SZKWAŁ



ROK V NR. 12

GRUDZIEŃ

Kronika miesięczna

Młodzież z armią. Tegoroczne uroczystości Święta Niepodległości w dniu 11 listopada, odbyły się pod znakiem braterstwa młodzieży z armią. Właściwie był to zewnętrzny wyraz tego braterstwa, które w istocie istnieje już od dawna. Szeregi młodzieży bowiem to przecież najczęściej żołnierze rezerwy, sposobiący się do obrony kraju.

Właściwy sens tej wspólnej defilady armii i młodzieży, leży w symbolicznym łączeniu tych dwóch czynników życia, które wykreślają przyszłość. Bo losy państwa zależą od dobrze zorganizowanej siły zbrojnej i od tężyzny i wartości duchowej młodego pokolenia. Taka będzie przyszłość, jakimi są młodzi, którzy wchodzą do życia.

W dniu Święta Niepodległości, we wszystkich miastach i miasteczkach Polski przedefilowały zwarte szeregi armii i młodzieży.

Oczywiście najbardziej okazale uroczystości te wypadły w Warszawie, gdzie defiladę na placu na Rozdrożu, przyjął Marszałek Edward Śmigły-Rydz.

W defiladzie młodzieży brał udział poczet sztandarowy oddziału warszawskiego Akademickiego Związku Morskiego z pp.: H. Glegolskim, J. Brzozowskim, J. Leszczyńskim i T. Temiszewskim.

Wzdłuż całej trasy defilady, mimo zimna i deszczu, zebrały się niezliczone tłumy publiczności. W ogóle stwierdzić można z wielką radością, że publiczność warszawska coraz silniej reaguje na wszelkie tego rodzaju uroczystości, coraz żywiej manifestuje na cześć armii. Wylęknienie i ponurość ulicy warszawskiej, jako nastrój, pozostawiony po zaborcach powoli znika. Wraca radość i radość ta znajduje właściwy upust.

Prawdziwie cieszyć się umieją tylko ludzie nawskroś przesiąknięci atmosferą wolności.

Święto Niepodległości odbyło się również na statkach polskich, które w dniu tym znajdowały się pod różnymi szerokościami geograficznymi. I tak m/s „Piłsudski" znajdował się na wodach amerygańskich, między Nev-Jorkiem a Halifaxem, s/s „Pułaski" zbliżał się do Buenos Aires, s/s „Polonia" zaś do brzegów Grecji.

*

Nie obeszło się jednak bez przykrego zgrzytu. Oto jeden z członków Rady Portu w Gdańsku zwrócił uwagę dyrekcji gdańskiego oddziału „Pagedu", że wywieszanie polskich flag na gmachu firmy było niepożądaną demonstracją(?!) polityczną w Gdańsku.

Przypuszczam, że już nikogo nie zdziwi ten fakt, było ich rza to — i przygnębia, tym bardziej, gdy się zważy, że jednak klucz od naszej bramy na świat leży w Gdańsku.

A faktów tych nazbierało się już bardzo wiele.

*

Kaszubi u Naczelnego Wodza. Jakby dla mocniejszego zaakcentowania swego organicznego związku z Polską, w tym samym mniej więcej czasie, kiedy członek Rady Portu Gdańskiego kwestionował wywieszenie flagi polskiej w „Pagedzie" Kaszubi przybyli do Naczelnego Wodza Marszałka E. Śmigłego-Rydza — z darami. Na co stać ich było — dali. A prosto i wprost do serca mówili — tą swoją kaszubską gadką. Nawet zatańczyli.

Toteż wzruszyła Marszałka ta serdeczna, pełna prostoty i serca wizyta kaszubska. Podziękował im — serdecznie.

„Dziękuję wam — mówił — za serca wasze, dziękuję za zaliczenie mnie w poczet waszych współobywateli.

Tym głębiej i serdeczniej odczuwam ten akt, że zdaję sobie dokładnie sprawę z pewnych specjalnych momentów, specjalnych okoliczności, które się wiążą z wami, jako Kaszubami.

Kiedyście wrócili na wieczne trwanie i nierozerwalne współżycie do Macierzy Polskiej, od tego czasu, wy, Kaszubi i wasz kraj wzbogaciliście Polskę w przekroju materialnym i w przekroju duchowym o jedną wielką wartość, a mianowicie o element morski.

Toteż cała Polska otacza was serdecznie swą myślą i specjalną troskliwością, zdaje sobie bowiem sprawę, jak wielką rolę w naszym ustroju państwowym odegrać możecie wy i wasz kraj.

Element morski staje się coraz częściej hasłem dnia pracy wewnętrznej Polski, celem wysiłków mnogich rzesz społeczeństwa polskiego.

Dlatego też jestem głęboko przekonany, że życząc wam jak najlepszego rozwoju, jak największego wzbogacenia waszych walorów, wypowiadam to, co jest myślą i co jest uczuciem serdecznym całej Polski.

Jeszcze raz za przybycie tu do mnie w tak miłej okazji i tak licznym gronie — serdecznie wszystkim dziękuję".

Wizyta Kaszubów w Warszawie — u Naczelnego Wodza, — to dalszy wyraz powszechnego przywiązania ludu nadmorskiego do armii.

*

Marynarze czytają. W ostatnim czasie, narody o dużej flocie handlowej coraz bardziej zwracają uwagę na stronę kulturalno-oświatową wszak bardzo dużo. Niemniej obutową marynarzy. Istnieją specjalne organizacje, które przy czynnym współudziale armatorów, zajmują się dostarczaniem marynarzom książek do czytania.

W Anglii istnieje Rada Edukacyjna Żeglarzy, która prowadzi tego rodzaju akcję wśród marynarzy. Na jednym z ostatnich zebrań Rady był nawet ks. Kentu, co należy komentować o docenianiu i podkreślaniu tej organizacji przez najwyższe autorytety.

Wynikiem działalności Rady Edukacyjnej Żeglarzy jest zaopatrzenie 554 statków angielskich, należących do 4 towarzystw żeglugowych, w biblioteki dla marynarzy.

Podobno, a nawet bardziej intensywna akcja prowadzona jest w Niemczech, gdzie większość statków handlowych posiada biblioteki dla swoich załóg. Niezależnie od tego Niemiecki Front Robotniczy prowadzi na statkach kursy dokształcające.

Nie trudno domyślać się, jaki rodzaj edukacji otrzymują marynarze niemieccy, nie mniej jest to objaw, zmierzający do utrwalania świadomości społecznej i obywatelskiej w marynarzu.

W polskiej marynarce handlowej jest jeszcze wiele statków, gdzie nie ma najmniejszej biblioteczki.

Dotychczas najintensywniej akcja ta prowadzona jest na statkach Linii Żeglugowych Gdynia— Ameryka.

Marynarze lubią czytać, gdy mają wolną chwilę. Kupują przeto książki za własne pieniądze. Może to dobry eksperyment — wychowawczy z uwagi na kulturę czytelniczą w Polsce, lecz napewno zły rys wychowawczy z uwagi na troskę o marynarza-obywatela. A właściwie to tak nietrudno jest zorganizować biblioteczki dla marynarzy.

Większa byłaby korzyść i pożytek, niż z szumnomorskich akademii.

*

Statek bunkrowy w Gdyni. Firma „Polskarob", Polsko-Skandynawskie Towarzystwo Transportowe w Gdyni, buduje obecnie w Holandii, na stoczni N. V. Werf Gusto, Schiedam, specjalny statek bunkrowy. Statek ten, o pojemności 1000 ton, posiada taśmowe urządzenie do bunkrowania statków, wydajność którego obliczona jest na 300 ton bunkru na godzinę. Specjalnie skonstruowany dźwig pozwala na bunkrowanie zarówno dużych transatlantyków, jak i małych statków z najbardziej niewygodnymi lukami bunkrowymi.

(Sz.)

CENA 60 GROSZY

SZKWAŁ

Nr 12 GRUDZIEŃ 1937

Sedno sprawy morskiej — to człowiek

Podsumujemy dyskusję, która przez rok cały nieustannie toczyła się na łamach „Szkwału" na temat wychowania „człowieka morskiego". Dyskusja zatoczyła szerokie koło: zabierali głos w tej sprawie ci, którzy wychowują, pisali także wychowankowie naszych szkół handlowych, którzy z trudem znajdują stanowiska na odcinku morskim, jak też wreszcie ci, którzy daremnie poszukują odpowiednio wyszkolonych pracowników. Plon został zebrany obficie, a szczególna wartość przeprowadzonej wymiany zdań polega na tym, że z wyjątkiem tylko jednej kwestii i to natury raczej teoretycznej. Mam na myśli tezę prof. Hilchena, że realizacja zadań na odcinku morskim wymaga poprzedniego uregulowania podstawowych warunków gospodarczych w kraju, a w szczególności znormalizowania pojęć rentowności kapitału prywatnego. Rozważania na ten temat wychodzą jednak daleko poza właściwe granice naszej dyskusji. Została ustalona zupełnie zgodna opinia co do najistotniejszych spraw naszego przygotowania do pracy na odcinku gospodarczo - morskim.

Pierwszą ważną zdobyczą naszej dyskusji jest szerząca się opinia co do powierzchowności zainteresowania sprawą morską w Polsce: brak głębszego na ogół podejścia jest najczęściej zastępowany głośnymi hasłami, hałaśliwą frazeologią, z której, przy bliższym podejściu, wieje po prostu pustka niezrozumienia istoty sprawy morskiej, naszych zadań i naszych możliwości.

Drugą niezmiernie ważną naszą zdobyczą jest stwierdzenie dobitne i ścisłe z różnych stron, że spraw morskich i tak samo wychowania i przysposobienia morskiego nie można i nie należy traktować izolowanie od całości spraw gospodarczych. Nauka i praktyka handlu morskiego nie da się wyizolować w całości z nauki i praktyki ogólnej wymiany handlowej, nauka i praktyka transportu morskiego nie dadzą się dźwignąć same, bez uwzględnienia całego splotu stosunków gospodarczych i wychowawczych, w których tkwią. Oddajmy hołd na tym miejscu pamięci **Generała Orlicz-Dreszera,** który stale hołdował tej idei i miał wielką ambicję, żeby armię Ligi Morskiej i Kolonialnej wychować jako awangardę bojowników o postęp gospodarczy Polski, którego widocznym symbolem, barometrem i skalą jest właśnie to, co się dzieje na odcinku morskim naszej rzeczywistości. Jestem pewien, że przebieg dyskusji naszej dopomoże spadkobiercom idei Gustawa Orlicz-Dreszera — wykonać ten Jego nienapisany testament.

Trzecim również doniosłym i równie niewątpliwym sukcesem (jakkolwiek bardzo smutnym) było stwierdzenie, że na odcinku wychowania handlowego naszej młodzieży jest bardzo źle. Szczególnie głosy samej młodzieży wskazują, jak fatalnie jest ona przygotowana do oczekujących ją odpowiedzialnych zadań w przedsiębiorstwach trampingowych, żeglugowych, a nawet i handlowych na odcinku zagranicznym. Świadectwem jakże wymownym braku sił i myśli w tej dziedzinie czyż nie jest to, że nie mamy wcale ani przedstawicielstw własnych, ani po prostu pracowników - Polaków w firmach portowych poza Gdynią i Gdańskiem?

Z tego wszystkiego należy wyciągnąć należyte wnioski. Trzeba sprawę przygotowania kadr morskich uznać za jedno z pierwszych i pilnych zadań. Wziąć tę sprawę „na warsztat" Ligi Morskiej i Kolonialnej — otoczyć szczególną opieką, zwrócić uwagę odpowiedzialnych czynników, zaniepokoić i ostrzec opinię publiczną, nie dać spokoju szkołom, senatom i profesorom, pobudzić wreszcie samą młodzież do samokształcenia i pracy nad sobą. Ma niewątpliwą słuszność profesor Hilchen, że nie da się tej sprawy rozstrzygnąć odrębnie dla spraw morskich, bo w tej samej pozycji znajduje się całe nasze wychowanie handlowe i praktyczne — pod znakiem chorobliwego przerostu teorii i scholastyki nad praktyką.

Chcemy wierzyć, że właśnie prof. Hilchen, związany tyloma węzłami i z praktyką morską, zechce utrzymać i pogłębić swoje kontakty z życiem portowym i odpowiednio oddziaływać też na swoich kolegów; w ten sposób przyczyni się do naprawy stosunków na jednym ważnym odcinku szkolnictwa, które jest doprawdy chore przez brak powiązania z potrzebami życia. Że nie opieram się w tym sądzie jedynie na subiektywnych i niepogłębionych wrażeniach i nie kieruję się samym sentymentem, niech będzie świadectwem takie zestawienie, opracowane w Instytucie Bałtyckim przez A. Makarskiego, na podstawie analizy programów trzech szkół handlowych: warszawskiej, antwerpijskiej i w Montrealu. Daje ono obraz tego, ile godzin tygodniowo poświęca się przedmiotom teoretycznym, a ile praktycznym oraz językom obcym i ćwiczeniom.

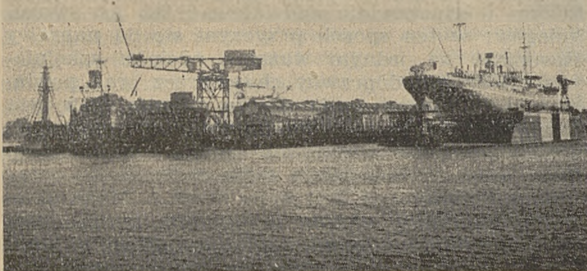
Przedmioty	I rok			II rok			III rok		
	W	A	M	W	A	M	W	A	M
I. Teoretyczne i ogólnokształcące	10	8	6	13	9	5	8	10	9
II. Techniczno-handlowe	14	14	14	7	13	18	4	10	15
III. Języki obce i ćwiczenia	5	11	7	8	10	10	12	6	4

W pierwszej rubryce dla pierwszego roku podane dotyczą: Warszawy, w drugiej — Antwerpii, trzeciej — Montrealu.

Jak widzimy z tego zestawienia, programy różnią się biegunowo (zupełnie tak, jak litera M od W!) w zasadniczym ujęciu programów szkół, znanych jako najlepsze kuźnie do przygotowania pracowników do warsztatów morskich.

Jednak szkoły i programy zmieniają się tylko z ludźmi i radykalne załatwienie tej sprawy w ramach szkoły — o ile chcemy uniknąć szkodliwych wstrząsów — wymaga paru generacji; nastąpi dopiero wtedy, gdy obecna młodzież „dorośnie" i razem z nowymi togami wprowadzi nowy duch: duch zmysłu praktycznego i kontaktów z życiem. Do tego czasu należy szukać rozwiązania poza szkołą — w zaprojektowanym przeze mnie „przysposobieniu morskim", naturalnie przy najżywszym udziale szkoły.

Proponujemy, żeby w kilku najważniejszych ośrodkach handlowych, a więc najpierw w Warszawie, Lwowie i Gdyni, zostały utworzone przy Izbach Przemysłowo - Handlowych obok projektowanych Rejonowych Komitetów praktyk Wakacyjnych, czy też w ramach tych komitetów osobne „Komisje Przysposobienia Morskiego", złożone z przedstawicieli danego okręgu Ligi Morskiej, profesorów, działających w danym ośrodku Wyższych Szkół Handlowych i Liceów Handlowych, oraz delegatów Samorządu Gospodarczego. Komisje te — opierając się na wzorowym programie „dokształcających kursów morskich", opracowanych w Lidze Morskiej i Kolonialnej, w porozumieniu ze Związkiem Izb Przemysłowo - Handlowych i Departamentem Szkół Zawodowych Ministerstwa Oświaty — dbałyby o to, żeby raz do roku uruchomić systematyczne wykłady lub kursy dla wyższego i średniego stopnia szkolnictwa handlowego.



Statek w doku pływającym

Sam program, sądzę, dosyć łatwo dałby się ustalić, jakkolwiek nie uważam, żeby było bardzo pomocne dotychczasowe doświadczenie Ligi Morskiej i Kolonialnej z układaniem programu kursów dla instruktorów i działaczy społecznych. Przede wszystkim obawiałbym się powierzenia wykładów — „powszechnym znawcom zagadnień morskich", przeważnie amatorom i encyklopedystom; raczej zaufałbym zawodowym wykładowcom geografii i nauk handlowych, jeżeli chodzi o część teoretyczną. Poza tym apelowałbym do kierowników firm handlowych i przemysłowych, mających jakąkolwiek styczność z importem, eksportem lub transportem towarów — ci umieliby dać praktyczne wskazówki, każdy w dziedzinie najlepiej przez siebie znanej. Takie współdziałanie praktyków z nauczycielstwem, a jednych i drugich z Ligą Morską i Kolonialną — uważam za rzecz wielkiej wagi.

Powstanie od razu kwestia kosztów. Trzeba liczyć, że kurs dla poziomu licealnego obejmowałby jakieś 24—30 godzin, a kurs dla słuchaczy Wyższych Szkół Handlowych łącznie może z kandydatami dla nauczycieli do liceów handlowych mógłby mieć nawet 60 godzin, na początek należałoby uruchomić 3 kursy o poziomie licealnym i 2 kursy o poziomie akademickim. Pociągnęłoby to w sumie wydatek około 10 tysięcy złotych, sądzę, że Liga Morska i Kolonialna łatwo znalazłaby na to środki, doceniając, że przez takie pociągnięcie rok rocznie przybywałoby po kilkadziesiąt osób lepiej zorientowanych w zagadnieniach handlu morskiego. Bardzo istotne przy tym jest jednoczesne wciągnięcie kilkudziesięciu wykładowców i specjalistów do stałego współdziałania w wychowaniu „człowieka morskiego" w Polsce — nie mówię już o wysoce ożywczym prądzie, który się wytworzy przez całą tę imprezę w ośrodkach organizacyjnych samej Ligi Morskiej i Kolonialnej.

O ile by ogólna ilość słuchaczy na takich kursach wynosiła każdorazowo około 100 na 3 kursach o poziomie licealnym i około 30 na 2 kursach na poziomie akademickim — należałoby przewidzieć z 20 praktyk dla niższego poziomu i z 10 dla wyższego oraz przyznać odpowiednie stypendia na okres 2—3 miesięczny; należało by też udzielić kilka wyjątkowych stypendiów na wyjazd za granicę, na okresy dłuższe, 6—12 miesięcy. Spowodowałoby to jeszcze dodatkowy wydatek. Sądzę jednak, że w całości „przysposobienie morskie" dało by się zrealizować z budżetem 30 tysięcy złotych rocznie.

W przyszłości zresztą część tych ciężarów przejęłoby niewątpliwie życie gospodarcze. Ale wydatek ten byłby — naszym zdaniem — jedną z najlepiej zastosowanych inwestycyj Ligi Morskiej i Kolonialnej.

Dr Józef Borowik

Żywa myśl

„Szkwał" decyzją władz Ligi Morskiej i Kolonialnej przestaje wychodzić.

Wschodom i zachodom wszelkich spraw towarzyszy zawsze jakieś serdeczne słowo, myśl która albo przenika przyszłość, albo wraca ku przeszłości.

Tym razem należy zrobić nawrót ku przeszłości, by znaleźć w niej to wszystko, co złoży się na istotny charakter działalności pisma, skreślanego w chwili obecnej z rejestru morskich zdarzeń.

Bo nawskroś morska atmosfera pragnień towarzyszyła zarówno narodzinom, jak i pięcioletniemu okresowi żywota „Szkwału".

„Szkwał" powstał, jako pismo Akademickiego Związku Morskiego. Niejednokrotnie na łamach „Szkwału" pisałem o tej organizacji, o jej zmaganiach i pragnieniach.

Organizacja ta bowiem postawiła sobie za cel akcję wychowawczą wśród młodzieży akademickiej, prowadzoną z jednej strony zapomocą atrakcyjności sportu żeglarskiego, z drugiej zaś przez umiejętne skierowywanie zainteresowań młodzieży w kierunku wiel-

kich możliwości, jakie otwierają się przed inicjatywą i przedsiębiorczością młodych — na morskim odcinku polskiego życia.

Pośrednio obok tych bardzo istotnych zagadnień wychowawczych, wyłonił się jeszcze jeden sens tego rodzaju ideologji — pierwsza próba konsolidacji młodzieży, oderwanie jej od nastroju politykowania i konspiracji.

Niestety na spotkanie tej zdrowej i o wielkich horyzontach myśli — nie wyszły władze oświatowe.

Na żywej, drgającej nerwem niepokoju sprawie legł szablon. Jeszcze w urzędowych biurkach leży niezałatwiona sprawa legalizacji AZM'u — mimo, iż upłynęło prawie siedem lat od chwili założenia Akademickiego Związku Morskiego.

A szkoda. Bo niewątpliwie właściwa troska o rozwój tej idei w środowisku akademickim, wydać by mogła większe rezultaty niż wszelkie sztuczne twory organizacyjne.

„Szkwał" był zwierciadłem pragnień i porywów tej myśli wychowawczej, nasiąkał gorącem niepokoju, skłębiającego się w młodych sercach — w trosce o zakreślanie przed młodzieżą tej rozległości wielkiej, którą niesie w sobie rytm morza i jego pracy; wzrastał w promieniach zapału.

Nic dziwnego przeto, że pismo to uderzyło we właściwy, mocny ton. „Przedtem była cisza, aż przyszedł „Szkwał" — i wniósł w nasze życie ożywienie..." — jak to na pewnym zebraniu w owych czasach wyraził się jeden z członków Oficerskiego Jacht Klubu.

Przeróżne trudności, jakie wyłaniać się poczęły przed pismem, a jednocześnie troska o zyskanie bardziej rozległego zasięgu, szerszych przestrzeni — skłoniła jego kierowników do znalezienia oparcia w Lidze Morskiej i Kolonialnej.

Projekt ten został zrealizowany, z tą jedynie różnicą, że kryterium kolportażu pisma w rzeczywistości wypływało nie z istoty zasięgu ideowego, lecz z rodzaju członkowstwa. Toteż „Szkwał" otrzymywali bezpłatnie członkowie popierający LMK, płacący po 50 gr miesięcznie, bez względu na ich wiek, środowisko i rodzaj zainteresowań.

Pierwotne intencje realizatorów tego planu poczęły się gmatwać w sieci spraw organizacyjnych.

W rezultacie tych różnych organizacyjnych właściwości i potrzeb następuje obecna likwidacja pisma.

Leżą przede mną poszczególne numery pisma, te pierwsze, te późniejsze i te ostatnie.

Ogarniam pamięcią cały okres wydawniczy — i dla sprawozdawczej ścisłości muszę tu wymienić najbardziej charakterystyczne pozycje dorobku „Szkwału".

Obok utrzymywania poziomu sprawy wychowania morskiego wśród młodego pokolenia, obok naświetlania aktualnych zdarzeń pracy portu i statków, „Szkwał" — prowadził jeszcze pewne stałe działy, jak: „Morze w literaturze polskiej" i „Sztuka żeglarska". „Sztuka żeglarska", redagowana przez Olgierda Jabłońskiego z Gdańska, zamyka się wraz z pismem, natomiast „Morze w literaturze pięknej", redagowane od początku istnienia pisma przez Zbigniewa Jasińskiego, znikło już od kilku miesięcy z łamów „Szkwału". Dział ten został przeniesiony do „Morza". Stanowi on w tym ogólnym dorobku jedną z najbardziej cennych pozycyj.

Znajomość twórczości marynistycznej w Polsce zamykała się bowiem w granicach niezmiernie skromnych. Społeczeństwo znało zaledwie kilka nazwisk.

„Morze w literaturze pięknej" odsłoniło całą rzeczywistość naszej twórczości marynistycznej, naświetlało stale w sposób obiektywny i rzeczowo każdy nowy przejaw tego życia, każdy nowy rys.

Najważniejsze, że dział ten skupił wokół siebie większość piór marynistycznych, przyciągnął szereg nowych indywidualności pisarskich.

Z trojga laureatów nagrody marynistycznej Tow. Lit. i Dziennikarzy Polskich im. Jerzego Szareckiego, — Wanda Karczewska i Fryderyk Kulleschitz rozpoczęli publikować swe pierwsze utwory marynistyczne właśnie w „Szkwale". Pierwszy laureat tej nagrody, Janusz Stępowski, był również stałym współpracownikiem pisma.

Gdyby ktoś chciał szukać bardziej sprecyzowanej oceny wpływu — działu „Morze w literaturze pięknej" na znajomość twórczości marynistycznej w Polsce, niech śledzi w chwili obecnej uważnie wszelkie przejawy tego zainteresowania w prasie krajowej. Jakiekolwiek będzie to zainteresowanie, w mniejszym lub większym stopniu, jest niewątpliwą zasługą działu literatury marynistycznej, prowadzonego stale i regularnie poraz pierwszy na łamach pisma polskiego.

Jest jeszcze jedna sprawa, o której trudno zamilczeć w chwili zamykania „Szkwału" —to ostatnia dyskusja na temat „przysposobienia morskiego", wypływająca jednak z najbardziej istotnych zainteresowań pisma — wychowania morskiego młodzieży.

Dyskusja ta, rozpoczęta artykułem niżej podpisanego p. t. „Złoty róg", kończy się właśnie w tym numerze. Kończy ją dyr. Józef Borowik w artykule „Sedno sprawy morskiej — to człowiek".

O zbyt rozległy zakres spraw potrąciła dyskusja, by móc w tym miejscu skreślić jej charakterystyczny kształt. Zainteresowanych odsyłam do rocznika „Szkwału" za rok 1937.

Jeśli wspominam tę sprawę — to z myślą

jedynie o przyczynach, które tę dyskusję spowodowały. A przyczyny te tkwią silnie we współczesnym życiu młodzieży. Wyczuć je można z dysproporcji, istniejącej między zainteresowaniami młodzieży, a istotnymi potrzebami i możliwościami, zestawić je łatwo z tablic statystycznych, z których jasno wynika, że ilość młodych absolwentów prawa jest niewspółmiernie wielka w stosunku do ilości kończących szkoły handlowe, że wreszcie wśród studiów i przygotowań handlowych nie ma prawie miejsca dla właściwego przygotowania młodzieży do spraw ekspansji zamorskiej i transportu morskiego.

Wracam do tego problemu właśnie w chwili zamykania pisma—rozmyślnie, przejęty obawą, by sprawa nie zamarła w nastrojach konferencyj urzędowych, ku uwadze i trosce organizacyj i instytucyj, mających w swym działaniu sprawy przygotowania młodzieży do życia lub całokształt spraw handlowych i przemysłowych.

I jeszcze jedno. Pragnę na tym miejscu podziękować wszystkim kolegom i najbliższym współpracownikom za ich pozytywny wysiłek, jaki złożyli sprawie. Jednocześnie pożegnać się z nimi. Długi korowód nazwisk zamyka pięcioletni okres pracy „Szkwału“, chciałbym jednak zwrócić się do tych przede wszystkim, którzy pełni zapału i wiary od zarania aż do ostatka wiernie trwali na posterunku.

W pierwszym rzędzie Zbigniewowi Jasińskiemu za realizację i stałą troskę o dział „Morze w literaturze pięknej“, Olgierdowi Jabłońskiemu za nieustanną pieczę o „Sztukę żeglarską“, dalej Wandzie Karczewskiej, Fryderykowi Kulleschitzowi, członkom pierwszego zespołu redakcyjnego, Januszowi Stępowskiemu oraz pracującemu bez rozgłosu, skromnie, lecz z wielkim entuzjazmem dla sprawy — Giedyminowi Jabłońskiemu.

Poza kołem najbliższych współpracowników istnieje jeszcze duża rzesza tych, których z pismem łączył serdeczny stosunek, którzy przez stały kontakt z nami, stwarzali wokół nas atmosferę wiary, pogłębiając jednocześnie świadomość spełnianej przez nas roli.

O tych myślimy również w tej chwili z uczuciem wielkiej serdeczności i wdzięczności.

Tyle — fakty i nazwiska, które nierozerwalnie związały się z pięcioletnim istnieniem i działaniem naszego pisma. I tyle o przeszłości, a jednocześnie pierwszym etapie wielkiej sprawy serc młodych, które paliły się myślą porwania i poprowadzenia podobnych sobie poprzez gorzki trud poznawania morza, przez ciche ślęczenie nad tajemnicą frachtów i czarterów, przez otwarty gdyński horyzont, ku nowemu życiu.

Etap to tylko, okres odmierzony przez okoliczności, krótka przerwa między uderzeniem pulsu.

Myśli jeśli jest żywa, potężniejąca, jeśli z bujnej gleby uczuć i pragnień wyrasta, — porzucić nie można. Zbyt silnie przenika każdą formę życia, nawet najbardziej obcego jej właściwościom. Promieniuje i niepokoi.

Dlatego mówiąc o idei wychowywania morskiego młodych, złączonej dotąd ściśle z działalnością wydawniczą „Szkwału“ — nie można mówić o porzuconej i zagubionej myśli.

Żyje ona w tej chwili może znacznie intensywniej, niż kiedykolwiek przed tym. Mówią o niej coraz ważniejsze fakty, notowane z życia akademickiego, życia młodzieży w ogóle.

Niedawno rozmawiałem ze studentami Szkoły Głównej Handlowej w Warszawie, członkami zrzeszenia, powstałego dla handlu rybami.

Każdy z członków tego akademickiego zrzeszenia kupieckiego wniósł 20 złotych kapitału. Razem to już jest dość dużo, jak na początek.

Studenci nawiązali kontakt z Towarzystwem Połowów Dalekomorskich „Mewa“, otrzymywane stamtąd ryby sami na wózkach dostarczają do sklepów warszawskich.

Spotyka się ich z rana na ulicach Warszawy, jak pchają małe wózki, rozwożąc swój towar. Zdobywając doskonałą, bo od podstaw pojętą praktykę handlową, zarabiają jednocześnie na naukę. Nie potrzebują śmigać po piętrach za korepetycjami, ani ze zbolałą miną narzekać na świat cały, że tak trudno w tych czasach o posadę.

Przykłady podobne, nieliczne wprawdzie, znaleźć można w innych dziedzinach życia, ale nie wiele.

I właśnie ta nierównomierność, jaka istnieje między ogromem możliwości, jakimi cechują się wszystkie komórki morskiej pracy, a istniejącymi, nielicznymi faktami, mierzy potęgę tej myśli o morskim wychowaniu młodych.

Myśl staje się już formą. To nie pięć lat temu, gdy była jeszcze majakiem, marzeniem noszonym z wielką troską w sercach nielicznych. Teraz już zarysowuje się jej kształt, nikły jeszcze, chwiejny. Ale myśl sama żyje. Nie ulega przecież materialnym prawom zagłady — niepokoi.

Tak. Myśli, gdy jest żywa, wypływająca z głębin serdecznych, zabić ani porzucić nie można nawet wtedy, gdy niesie ból i gorycz. A cóż dopiero, gdy sama jest jak radość, jak jasny, samotny promień w ciemności.

Stanisław Zadrożny

Kiedy toną złotych run archipelagi

Słucham rytmu, który nie nadchodzi, który zgasł, który nadejdzie.

Słucham ciszy zdarzeń małych, małych, małych. (Oczekuję grzmotu mosiężnego spraw wielkich).

Cisza.

(Żeby — przed burzą. Żeby — chmur czarność i błyskawic tajemnicze zapowiedzi. Żeby — cień lęku przed codziennością dni dzisiejszych).

Cisza.

Zakleił się horyzont bielmem mgielnym, zamarł chlupot bagiennego morza, zawisł opar stęchły nieruchomą martwotą—ciemno.

Jak usłyszeć rytm, który nadejść musi?... Jak dojrzeć zbawcze latarń ogniki, jak przedrzeć wyblakłym wzrokiem zasłonę pajęczą, co gęstwą osnuła tonący korab niedoszłych zdobywców?

Cisza.

Oto — nie złotych run archipelagi, nie marzeń młodzieńczych zaistnienia, nie kształty, wyciosane czynem. Zaledwie osiągnięcia. Zaledwie poczynania. Mgławicowość nijaka. Tratwa bez żagli, bezwolna biernotą, do snu tępego kołysana lepkim bezwładem.

Zdawało się: zdobyte pierwsze szańce. Okazało się: brzuchy porosły tłuszczem.

W takim zasiedzeniu niemrawym, zasłuchaniu bezmyślnym w żabi puls krwi limfatycznej, syropem leniwie cieknącej poprzez żył wzdętych sklerozę, — w takim zapatrzeniu ślepym w rzeczy małe — cóż usłyszycie?... dojrzycie?... dokonacie czego?...

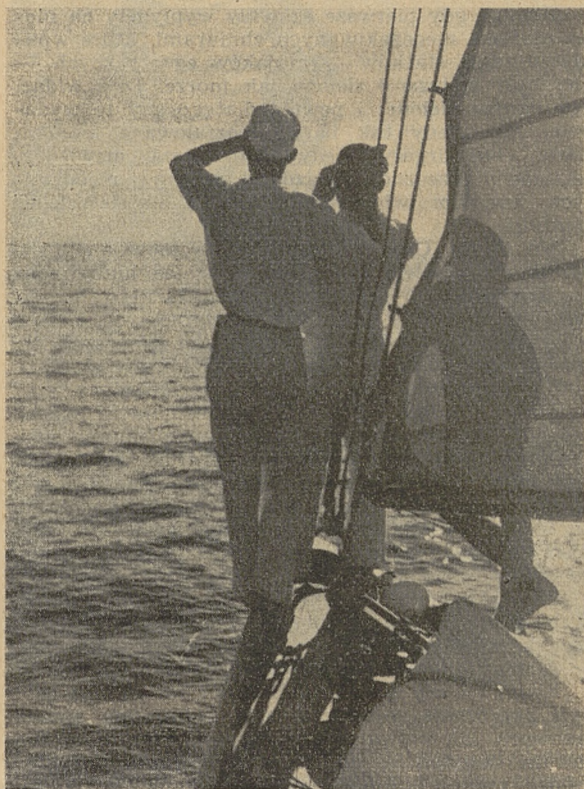
Morze...

Może...

Może przecież skroś błonę, zarastającą młodą istność rzeczy, przeniknie, srebrna igła dźwięku — zrazu bzyk wibrujący komara, — drżąca, ledwosłyszalna zapowiedź podświadomości, — niepokojem stężona w ton ciągły, rosnący, huczący sygnałem alarmowym aaaaa...! — SOS...! — SOS...!—SOS...!— aaaaa...! — który woła, pełni nabieraaaaa...! — SOS...! — głębi coraz głośniejszej, donioślejszej, mosiężnej, dalekosiężnej — trzepot listowia—trzask konarów, targanych wzmagającym się szkwałem — wizg wichru sztormowego — łomot lawiny granitowych głazów — realny ryk Jutra!

Fale wracają. Fale są falami. Fale, sztormem czynu oszalałe, czynem zmęczone, czynem spokojnieją, słabną, drzemią, letargiem zamierają.

Fale wracają zawsze. Słyszę fal powrót, fal niepokój wieczysty, fal tęsknotę do czynu.



Czy dojrzą? Fot. J. Siennicki

Rytm zdarzeń nadejść musi.

Jako wczoraj zaledwie — krok w krok — pięść w pięść — serce w serce — z tchem zapartym — z czołem hardym — wzrokiem w dal — zębami iskry krzesać — a twardo naprzód iść!

Klęska?

Nigdy.

Nie klęską jest — w zmaganiu paść zaszczytnie.

Nie klęską jest utonąć, gdy poprzez warstwę zawierającej się nad tobą głębi płynnej — w słońce — skroś toń prześwitujące — niezłomny wpierasz wzrok.

Nie klęską jest być powalonym o ziem, jeśliś dech wytchnął ostatni — z pieśnią o zwycięstwo.

I nie jest klęską, jeśli — padając — wiesz, że jutrzejszym zrywem porwiesz się mocniej, twardziej, zacieklej, wspanialej.

Którzyście pokonani przeciwieństwami dnia dzisiejszego, jeśli po męsku stać was na wiarę — słuchajcie ciszy, słuchajcie rytmu, który zgasł, lecz który znów się rodzi, który nadejdzie, bo nadejść musi, bo nadchodzi...

Zbigniew Jasiński

Morskie epitafium

Kiedyś, gdy pierwsze szkwały wypłynęły na niebo zdarzeń, nieoczekiwanych chmurami, które wpadły w żagle statków — majaków egzotycznych — sny były srebrne i zielone jak morze. Dziś widać, jak bardzo zielone: i pewnie dlatego sny te wydawały się wtedy tak bardzo rozfalowane morzem barw, choć drgały wtedy tylko ciszą niewiedzy, sztormem przeczuć, gwiazdami światów nieodkrytych, urokiem własnych pomyśleń, nieujętych w kształty.

Na Santa Cruz de Tenerife — mówiło się — modlą się palmy. Świat przewalał się huraganem we krwi krytych oczekiwań. Od Antarktydy aż po Arktykę gnały w ścieraniu się obrzękłych chmur ze zwałami oceanów — fregaty młodzieńczych uniesień. Szlaki, kędy niegdyś szły korowody statków korsarskich, gdzie krew i pot czarnych niewolników mieszał się z gorzkim posmakiem kropel oceanów, sączonych przez nity w półobłąkane jęki i miarowy podźwięk łańcuchów — drogi dawno zapomniane — czekały na ponowne zdobycie. Na odkrycie przez nowe statki o żaglach, garnących się ku słońcu, o ładunku niedorzecznie zaciekłej młodości — statki, pędzone porywem nagłego, potężnego szkwału.

Zdawało się: ręce wyciągnąć, a uchwyci się w palce pył błękitnych motyli i po Mlecznej Drodze pożegluje wozem Wielkiej Niedźwiedzicy.

A zrazu wyszliśmy tylko na Bałtyk.

Bodaj to, czy nawet na Bałtyk? Na Zatokę ledwie, przybrzeże, uczepione lądu i ludzkich spraw lądowych, jak kotwa dna morskiego. Szczenięta zuchwałe, imające się lin, żagli i rumpla z wytrwałością, rzekłbyś, londonowskich wygów z „Wilka morskiego". Ledwie toto od matczynych kiecek oderwane, a darło się na pokłady jachtów, jakby ziemia się pod stopami paliła. Kilwatrami paru stateczków mościli drogę, kurs wytyczali pochodom żagli, które nadejść miały — a nie nadchodziły. Oczami zbyt mało przewidującymi rozgarniali horyzonty, przyciasne na wizyjne zjawy użaglone, a przecież tak realne jak drzewo, żelazo, liny i płótno. W niespokojnych sercach hodowali nowy typ człowieka: miał dwudziestoletnimi ramionami na kolumnach masztów wesprzeć o morze ten kawał globu ziemskiego, który leży po obu stronach Wisły.

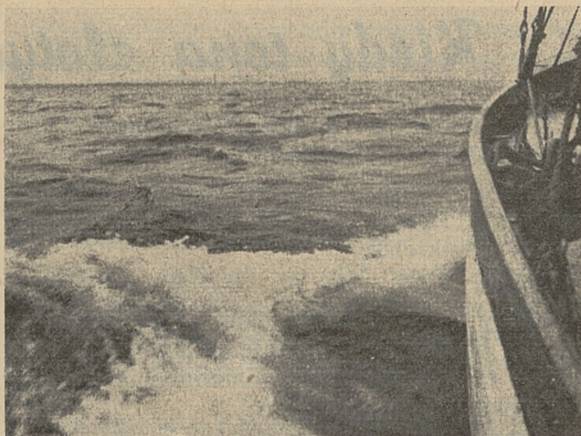
Młode, nieopierzone kłębki ideałów morskich!

Trudno było. Przecież musiało być trudno: w żagle wpadał szkwał, wichr, co powstał z niczego a chciał pognać na kraj świata — na zatracenie, lub — zwycięstwo. Łamał opory, szarpał morze — a morze? Jak to morze: woda. Zabierze na karku fali, skotłuje, zgmatwa, zimnym bryzgiem ostudzi rozpaloną głowę, w oczy pianą chluśnie szyderczą. W oczy, w młode, głupie oczy... I to jest rzeczywistość!

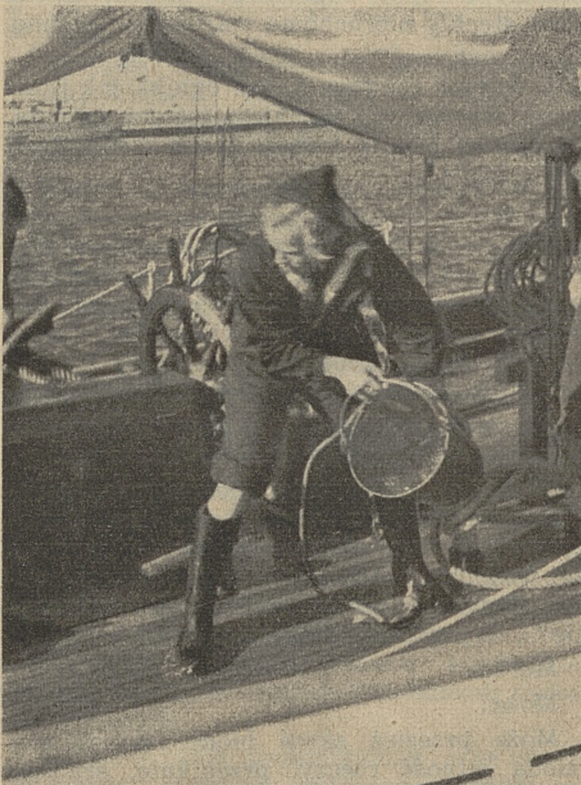
A zdawało się ręce wyciągnąć, a uchwyci się w palce pył błękitnych motyli...

Morze jest gorzkie.

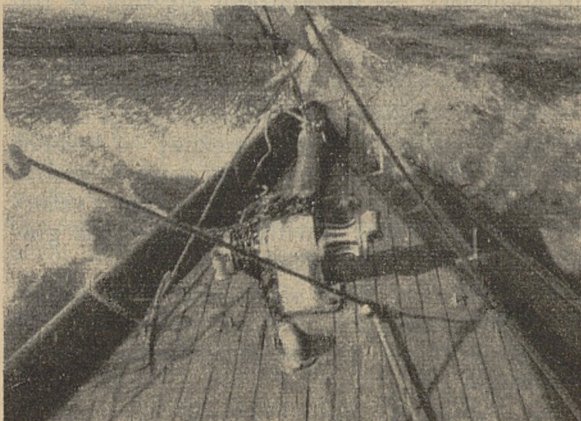
I trzeba było mocniej stanąć na nogach — na lądzie. Ano — to się tedy zakopał w piaskach nadmorskich ten cały młody narybek żeglarski. Zakotwiczył się i — krzepł. Choć tego piachu gryzącego pełne usta i oczy były, choć bez niepotrzebnych afrykańskich majaków Sahara jawnie przychodziła na skrzydłach zachodniego samumu — tam właśnie — smagana wiatrem, chłostana strugami deszczu, biczami miałkiego żwiru — tam, na wydmach — rodziła się — Idea. Kulawe, krzywe, trzeszczące na wietrze jak stara łajba na fali — baraki z prostych, nieheblowanych desek, namioty przywalane zwałami piachu i ta dookolna nieufność, odseparowanie — a mimo to, a może i pewnie właśnie dlatego: spoistość spólnych wysiłków, ja-



Chodziliśmy w dalekie podróże



Pokład musiał się lśnić

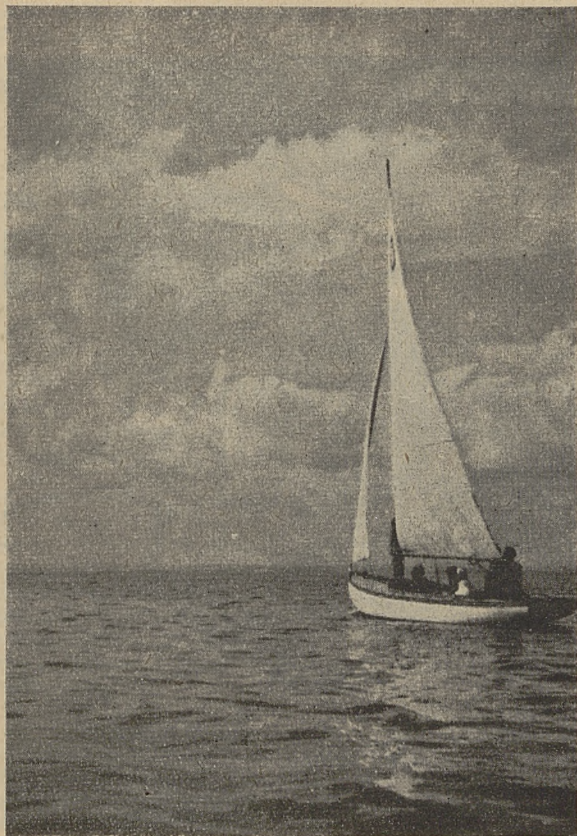


Bukszpryt rył w białej pianie
Zdjęcia O. Jabłońskiego

kiegoś zacięcia się w sobie, płynącego w splecionej jednym nerwem gromadzie nurtem jędrnej a płomiennej myśli wychowawczej, choć odkolorowanej z niepotrzebnych rojeń. Ten nurt miał i powinien był rozejść się potężną pieśnią Wikingów, ciągnących na morze — śród młodych. Chciało się wydrzeć, wyszarpać rosnące pokolenie z zatrwania lądowego, przerastające siły, ale Idea nigdy nie jest za wielka — to tylko wykonanie jej trafia do niewłaściwych rąk, na niewłaściwą glebę mózgów, które jej nie rozumieją, nie cenią ciągłości podtrzymywania; rozbudowywanie — także karleje, wyinacza się. Myśl zdobycia młodych dla zdrowych, morskich poczynań — szturmem-sztormem — była walką — pójściem naprzeciw przesądom, nawykom, łatwiznom we wcielaniu programu morskiego. Walka — to była cecha charakterystyczna młodego żeglarstwa. A przecież każda walka nie w obronie „status quo", ale w imię nowego porządku rzeczy — jest postępem, choćby łączyła się z buntem. Coś z jej zdobyczy zostaje. W walce o Ideę — siłą jest poczucie swej wartości, nie oglądanie się naokoło, lecz zdanie na siebie, początkiem zaś przegranej jest pójście na kompromisy, na ustępstwa, na zwycięstwa zastępcze, które zadowalają ambicję, ale mylą drogę.

Na piachach nadmorskich stanął Ośrodek Żeglarski. Tam, gdzie za dawnych lat przechadzał się władczo niszczycielski sztormwest, gwizdał na wszystko i wszystkich w szparach baraków, natrząsał się z namiotów, trzepocących w zielonym strachu przed uleceniem w niebo, rozsiadły się zażywne budynki, niewiele sobie robiące z gwałtownych natarć lotnego przeciwnika. Słońce, miast wciskać się w celuloidowe okienka namiotów, stroi się w barwy przed lustrem — szklaną werandą — i wyleguje się bezczynnie w salach, pokojach.

No i po staremu chadzają sobie za granicę „Swarożyce", „Szkwały", „Zawisze"... Czy źle? Och nie, przecież i o to walczyło się kiedyś, jak o fort do-



Wiatr bywał pomyślny Fot. O. Jabłoński



Chwila zamyślenia Fot. O. Jabłoński

godny do wielkiej ofensywy. Fort jest... a ofensywa? Zaiste co było, a co wydaje się być celem?

Zdaje się, że ci, co gryźli się wtedy w piaskach, kopali i ryli, przeorywali psychikę swoją i psychikę wydartych światkowi blichtru ludzi — odeszli. Czyżby niepotrzebni, niezrozumiani przez następców, czyżby zmęczeni walką, zmamieni błahymi ustępstwami — tymi — zwycięstewkami?

Odeszli— słuchając tylko zamarłej pieśni o wyroju białych żagli, cichnącego szkwału uniesień gorących, a przemijających — jak młodość.

A zdawało się: ręce wyciągnąć, a uchwyci się w palce pył błękitnych motyli...

Błękitne motyle! Wyroje białych żagli. Wielkie Niedźwiedzice!

Nie ma błękitnych motyli. Wyroje białych żagli są, ale za morzem. Nie u nas. Wielka Niedźwiedzica żegluje niebem — śród morza gwiazd, śród morza chmur.

Morze jest gorzkie.

Gdzieś zabłąkała się myśl, wykolebana w pionierskich rejsach, wyhartowana w spiekocie lipcowej i żarze zapału, w chłodzie sztormowych nocy jesiennych i niechętnej obcości nierozumiejących. Może schroniła się w żagle szalupy, która z pięcioma żeglarzami — śladami Wikingów — obniosła naszą banderę po portach Bałtyku, budząc śród obcych podziw, szacunek dla zuchwałej odwagi — a u nas przede wszystkim pełne irytacji zdziwienie — „że też taką łódką"...

Cichnie szkwał...

Kiedyś, gdy pierwsze jego porywy wypłynęły na niebo zdarzeń, nieoczekiwanych chmurami, które wpadły w żagle statków - majaków egzotycznych — sny były srebrne i zielone. Jak morze.

I zdawało się, ręce wyciągnąć, a uchwyci się w palce pył błękitnych motyli...

Morze jest gorzkie.

Jest jeszcze i ta świadomość, że po szkwale czasem sztorm przychodzi, choć niekiedy poprzedza go cisza morska — zapowiedź przecież jakiejś inności, która — jaka by nie była — nadejdzie.

Wanda Karczewska

Mijają...

Światło księżyca srebrnym deszczem zacinało z ukosa. Cienie żagli na fali to się wyolbrzymiały niezmiernie, to się fałdowały w śmieszne skróty. Plusk morza u burt, zdawałoby się, potęgował monotonię ciszy. Od czasu do czasu dolatał z „oka" meldunek o światłach z daleka, a basowe „dobra!" oficera wachtowego, niby tłustym nawiasem, zamykało mikrofragment życia morza.

Światło księżyca srebrzyło z ukosa postać rozkrzyżowaną na kole sterowym. Nagie, muskularne ramiona sternika, mleczno-blade w poświacie księżycowej, zdawałoby się odpoczywają w tym rozkrzyżowaniu, osłabłe w parności nocy. Jeno krótkie drgania kłębowiska mięśni pod bladą skórą zdradzały, że nie martwota, lecz silne życie na kole sterowym się rozpięło.

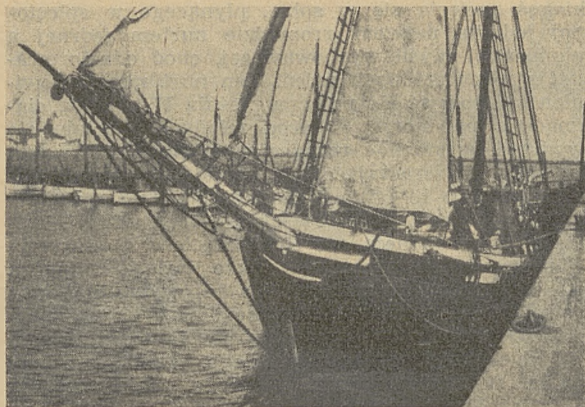
Wzrok sternika niechętnie się odrywał od księżycowej drogi na morzu, aby musnąć świetlistą plamę kompasu. Często ruch brwi, cechujący skupienie, rozpraszał senną zadumę w oczach. Sternik odchodził w bok, kilku sprężystymi chwytami nastawiał statek na kurs i znów się kładł krzyżem na nieruchomym kole.

Co myślał sternik Dzięgiel w takie ciepłe noce księżycowe? I nie o lądach znanych i nieznanych, i nie o oczach dziewczyny, i nie o lodach arktycznych, wśród których parę lat się obijał. Najmniej go interesował cel podróży: miał kreskę na kompasie, podyktowaną formułą. Formułą, wypisaną kredą przez nawigatora na czarnej tabliczce. Ta ruchoma pozioma kreska musiała się zlać z pionową kreską nieruchomą. Kurs — to wszystko. Przyzwyczaił się do podyktowanej kreski na kompasie. Nie niepokoi go ona nawet w ciękich chwilach sztormu. Dawniej było inaczej. Pamięta, gdy od wysiłku sterowania, od ustawicznej pogoni mięśni i wzroku za tańczącą kreską — krew mu nieraz się z nosa lała. Sternik Dzięgiel myśli, że za godzinę z fajką w zębach wyciągnie się na swej koi w dusznym kubryku. Wiatr dobry, na sztorm się nie zanosi. I kiełbasy trochę od kucharza wycyganił. Zastanawia go, że księżycowa świetlista smuga na falach wciąż za nim idzie. Jakby ktoś reflektor nań nastawił i powoli światło za nim kieruje. Albo koło sterowe o jakiś cudowny więcierz zawadziło i wlecze go z sobą po granacie morza. Nie można minąć...

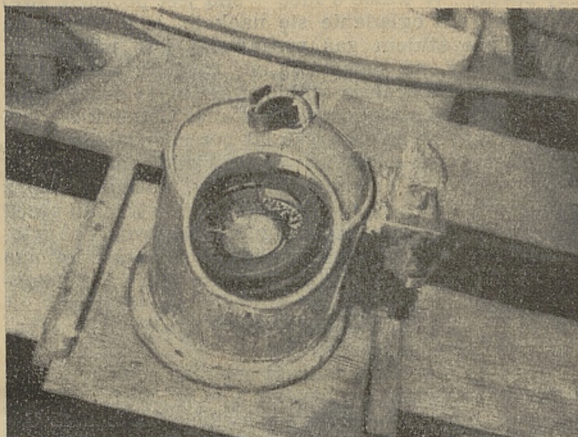
To stwierdzenie podjudza ociężałą myśl Dzięgiela. Przypomina tysiące świateł, które widział na morzu. Białe, zielone i czerwone światła pozycyjne światła statków, latarnie morskie o rozmaitych rozbłyskach, figlarne mrugaski boji, feerie ogromnych portów. Mijały, lub były mijane. Nawet gwiazdy dają się minąć. I wyspy piękne i brzydkie, i cyple skaliste, i pióropusze parowców, i biel żagli na horyzoncie. Wszystko się mija w drodze do celu — do portu. A później następny port, drugi, setny. I porty mijają — cele zatracają się w niepamięci, niby zakopcona latarnia na kutrze rybackim.

Sternik Dzięgiel wpatrzył się w smugę księżycową. Zapomniał o swojej kresce na kompasie. Stała mu się tak obojętna, jak tatuaż na ramieniu. Bodaj pierwszy raz w życiu tak się zadumał.

Prawie dzieckiem zapętał się ongiś z wioski mazurskiej aż na stepy ukraińskie. Za chlebem. Odessa, włóczęga nadmorska, bosiackie życie. Przypadkiem dostał się na jakiś szkuner, przypadkiem stał się marynarzem. Żaglowce, parowce, rejsy przeróżne, wreszcie stalowy pokład krążownika podczas wojny. Później polska dywizja na Syberii — przypadkiem. Dopiero z białym orzełkiem przy czapie polskość swą zaczął należycie uświadamiać. I znów



Znów port



Kurs to wszystko



Kotwa i liny

Zdjęcia O. Jabłońskiego

do zapomnianej nieomal wioski rodzinnej. Polska flota — która mu przedtem jakoś nigdy do głowy nie przychodziła. Kilkanaście lat pod biało-czerwoną banderą. Tyle lat ustawicznego mijania...

Dziwne to morze. Z utratą lądu na horyzoncie opadają z człowieka wszelkie rzeczy z tamtym życiem związane — niby niepotrzebne skorupy. Dopiero mordęga sztormowa, przeraźliwy chłód zlodowaciałych nocy i dni, koszmarne sny w tygodniami niewysychającej koi i jawa piekąca wiecznie niegojącymi się wrzodziankami — zdradzają myśl o ostatnim rejsie. Słońce i dobra pogoda myśl tę znów rozprasza. Z myśli tej nawet śladu nie pozostaje, gdy statek wyrzuca cumy w porcie rodzimym.

Ileż takich „ostatnich rejsów" Dzięgiel odbywał! Miał szczęście: na biczu nigdy w Polsce nie był. Sumienny i pracowity — był cenną zdobyczą dla komendantów statków. Więc pływał i pływał.

Ale ten poprzedni rejs miał być na prawdę ostatnim. Takie przeświadczenie nosił przez całe dwa tygodnie po Gdyni.

Dzięgiel miał dziewczynę. Poznał przed kilku laty, gdy skądś przybyła do gdyńskiego eldorado szukać szczęścia jako krawcowa. Przypadła mu Hanka do gustu i on jej przypadł, choć piąty krzyżyk na swym marynarskim grzbiecie donaszał. O ślubie — owszem, mówiło się. „Po następnym rejsie". I tak jakoś płynęły lata. Monotonię pracy na morzu urozmaicała tęsknota do fajansowego talerza, z talerzem Hanka się kojarzyła. I znów bezwiedne mijanie i mijanie na bezkresnych szlakach.

Ale ten poprzedni rejs miał być na prawdę ostatnim. Dzięgiel nie na morzu to wykalkulował: już na lądzie powstała ta myśl. Hanka się żali, że ją starą zaczynają wyzywać, że tęskni, że ciężko tyle czekać. Dzięgiel policzył swe oszczędności. Owszem — można w lądowca się zabawić. Hanka ma dobrą klientelę. W jej mieszkanku na Kamiennej Górze tak cicho i przytulnie. Fajansowe talerze... Widok daleko, daleko na morze. Zostanie. Prędko ślub, życie rodzinne. Jakiś sklepik czy inny podobny interes. Lżejsza praca nęci.

Zawieszał firanki na Hanczynych oknach. Wysokie okna — ze stołka do gzymsu ledwo dostać. Dziwnie mdleją długo podniesione ręce. A muślin firanek pieszczotą zgrabiałe paluchy otula. Hanka śmieje się z bezradności. I Dzięgiel się śmieje.

Wypoczywa przy oknie, ćmi fajeczkę. Wiatr od morza wpada przez otwarte okno. Firanka lekko muska policzek. Morze kwitnie zachodem słońca.

Sternik Dzięgiel nie myślał o lądach znanych i nieznanych, nie myślał o szczęśliwych wyspach mórz południowych, ani o lodach arktycznych, wśród których parę lat się obijał, nie myślał o blaszanym orzełku, co z Syberii na polskie morze go przywiódł, ani o Hanczynych oczach. Najmniej go interesował zachód słońca. Przyzwyczaił się do wschodów i zachodów.

Myślał, że już nie popłynie. Już nigdy na kompasie nie zewrze podyktowanej poziomej kreski ruchomej z nieruchomą kreską pionową. Nie legnie krzyżem na kole sterowym — na kierunkach świata.

Jednak nazajutrz popłynął. Właściwie nie chciał — tak jakoś się złożyło. Zaproponowali — zabrali. Pożegnał się z Hanką i swe ciche projekty odłożył na „po rejsie"...

Nie pamięta Dzięgiel, czy przyszło mu do głowy spojrzeć z morza w stronę muślinowych firanek, które wczoraj zawieszał. Dopiero o kilkaset mil od Gdyni, gdy stwierdził, że smugi księżycowej na falach minąć nie można, uprzytomnił sobie, że wśród rojowiska zjawisk na morzu minął światełka z okien, które na swe szczęście przystrajał.

*

Ponoć „Szkwał" ostatni swój rejs odbywa. Szkoda. Umiejętnie zaszczepiał nerw morski w kręgosłup naszego społeczeństwa, które jest aż romantyczne w swej ignorancji w dziedzinie spraw morskich. I grzechów tyle wytknął, i piękna wiele rozsiał, i bakcylem „mare nostrum" nie jednego zaraził. Na pewno nie wrakiem pozostanie w naszym dorobku wiedzy o morzu i jego życiu.

Sternikowi „Szkwału" tę monotonną bajkę o Dzięgielu poświęcam.

Feliks Zahora

Na baku mówią że...:

W numerze 44 tygodnika „**Kino**", w felietonie p. t. „**Eskapada amerykańska**", podpisanym inicjałami „**H. L.**" — czytamy: „**...ekspres gdyński odwiózł Lodę Halamę i Jerzego Czaplickiego do Gdyni, gdzie stał już pod parą „Batory".**

„Batory", proszę pana H. L., nie mógł stać pod parą, gdyż jest statkiem motorowym. Parowcem „Batory" jest tylko na naszych piętnastogroszowych znaczkach pocztowych, na których widać wyraźnie, iż z kominów jego walą kłęby dymu, jak gdyby właśnie przed chwilą palacze podrzucili węgla.

*

W „**Roczniku Politycznym i Gospodarczym 1937**", będącym oficjalnym wydawnictwem Polskiej Agencji Telegraficznej (PAT), czytamy na str. 1050 i 1051, w rubryce p. t. „**żeglarstwo**":

„**żeglarstwo wykazuje duży rozwój. Dzięki olimpiadzie wzbogaciliśmy znacznie nasz stan posiadania o kilkanaście jednostek morskich różnych klas.**

Poza udziałem w olimpiadzie, polscy żeglarze startowali w licznych regatach zagranicznych, zajmując bardzo dobre lokaty. Największe sukcesy odnieśliśmy w „Tygodniu Kilońskim" i „Tygodniu Bałtyckim" w Sopotach. Na specjalne podkreślenie zasługuje sukces „Korsarza", który zajął pierwsze miejsce w regatach Hel — Kilonia na 30 startujących jachtów państw bałtyckich.

Jak co roku, odbyły się i w roku ubiegłym liczne dalekomorskie wyprawy naszych jachtów. Z tych wypraw na pierwsze miejsce wybija się nowa wyprawa „Daru Pomorza" dookoła świata. (...)".

Są to informacje najzupełniej błędne i niekompletne. Nic tu nie powiedziano o naszej całkowitej klęsce na Olimpiadzie i że daleko nam od jakichś większych sukcesów w r. 1936. A już co do interpretacji, zaszeregowującej rejsy ćwiczebne „Daru Pomorza" do wypraw jachtowych, na skutek czego powstaje domniemanie, jakoby statek ten był jachtem — jest ona niewytłumaczalnym błędem.

Podobne zupełnie mylne informacje zawarte są w rubryce następnej, zatytułowanej „**żeglarstwo lądowe**", a omawiającej „**żeglarstwo na lądzie**" — zamiast „żeglarstwo lodowe" i „żeglarstwo na lodzie".

*

P. Bolesław Ślaski, autor kilku słowników żeglarskich i szeregu rozpraw, dotyczących polskiego morza, wystąpił swego czasu na łamach tygodnika literackiego

Nocny odjazd

JULIUSZ ZNANIECKI

PUSTA NOC SZKLIWEM WODY PLUSZCZE W BOKACH STATKU,
KĘDY ZGASŁ PYŁ GWIAŹDZISTY, WYSYPANY WCZORAJ,
TWARZ MOJĄ KRYJE MASKĄ, TWARZ WYDARTĄ ŚWIATŁU,
SZORSTKIEJ CIEMNOŚCI MOKRA, CHROPOWATA KORA.

NA REJACH I NA MASZTACH CZUJE ŻYWE DRZEWO,
NAPIĘCIE LIN I WĘZŁY, JAK ŻYLASTE GUZY.
A CISZA JEST SZEROKA, A MILCZENIE NUŻY,
JAK RYBI SEN, WTŁOCZONY W OCZY MARTWYM MEWOM.

PRAWO PIĘKNA, CO MORZEM SZUMI W MOICH ŻYŁACH,
UCZY WIECZNEJ CZUJNOŚCI, ALE MIŁOŚĆ ŻYWA
UFA WSZELKIEMU ŻYCIU I W SUROWE GŁĘBIE
POCHYLONA, JAK ŚWIATŁO, LŚNI NA NOCY ZRĘBIE.

WIDMEM TRWA MOIM OCZOM MIASTO SKAMIENIAŁE,
W KTÓRYM OSAD GORYCZY BEZWĘDROWNEJ WZBIERA,
W KTÓRYM ŻYŁEM, JAK KORZEŃ, ZIEMIĘ DRĄŻĄC CIAŁEM,
CO PRĘDZEJ ROZSYPUJE SIĘ, NIŻLI UMIERA....

OPADŁY ŁUSKI CISZY I CZARNY SZUM WNĘTRZA
DMIE WIATREM Z JĄDRA ŚWIATA, ŚWISTEM TARGA LINY,
ŚWIAT, TO OWOC ZGORZKNIAŁY, WODA JEST, JAK ZIMNY,
ZIMNY TANIEC WIECZNOŚCI NA UMARŁYCH TĘCZACH.

WODA JEST WĘŻEM GRZECHU, CO ROZDĘTY W FALE
ŚLISKIM ŚPIEWEM ODRYWA SZCZĘŚCIE OD ISTNIENIA.
PO FAŁDACH JEGO CIAŁA, CZŁOWIEK RYTY Z CIENIA,
UCHODZIĆ BĘDZIE ŻYCIU WCIĄŻ DALEJ I DALEJ.

WSTAJE KSIĘŻYC WĘDROWCÓW — TALERZ RUDEJ MIEDZI,
A PÓŹNIEJ W SMUTNE USTA NIBY DNIEM ZADYMI,
NAD WŁÓCZĘGĄ DALEKĄ MGLISTY I PIELGRZYMI
CIEŃ OJCZYZNY, CO STATEK W DROGACH MÓRZ, WYPRZEDZIŁ.

ODPŁYWA BRZEG STALOWY, STYGNĄ W GRUZACH PORTU
BIAŁE LAMPY, NIZANE NA OŚCIENIE CZERNI.
MYŚLI, LECĄCA BRYŁĄ ZETLAŁEGO TORFU!
KOŁYSZ SIĘ NA PUSTKOWIACH FAL SKOSZONYCH ŚCIERNISK.

TWARDA MŁODOŚĆ PRZEŻERA SKÓRĘ I KOSTNIEJE,
GRUDĄ MIĘŚNI W RAMIONACH — ZNAK WIDOMY DROGI,
NAD ZIELONĄ OTCHŁANIĄ GRZĄZKICH, PŁYNNYCH MOGIŁ,
ZATRZAŚNIE SIĘ ZA STATKIEM PRZESTRZEŃ, JAK WIERZEJE.

GROŹNA MŁODOŚCI NASZA, WRÓŻBO PRÓCHNA, KTÓRA
WLOKŁAŚ PO BRUKACH MIEJSKICH OCIĘŻAŁE PIÓRA
WKOŁO GODZIN, A OTO DZIŚ POZNAJESZ NAGLE
JAK BARDZO SILNYM PTAKOM PODOBNE SĄ ŻAGLE.

„Prosto z Mostu“ przeciwko terminowi „rejs“, użytemu przez Fryderyka Kulleschitza w tytule jego książki. Jak wiadomo naszym Czytelnikom, p. Ślaskiemu odpowiedzieli, również na łamach **„Prosto z Mostu“**, Kulleschitz, listem do redakcji tego pisma, oraz niżej podpisany Jasiński, dłuższym artykułem.

Ostatnio ukazała się kilkustronicowa broszurka p. Ślaskiego, nakładem własnym w Kępnie, zatytułowana **„O terminologię morską“**, z podtytułami: **„I. W odpowiedzi p. Z. Jasińskiemu. — II. Z powodu nowego przekładu Conrada-Korzeniowskiego“** (Cena zł 1.50, na składzie Gł. Księgarni Wojskowej w Warszawie). Druga część broszurki dotyczy doskonałego przekładu **„Zwierciadła morza“** i jest bezpodstawną wycieczką przeciw Anieli Zagórskiej, autorce przekładu.

Niżej podpisany zamierza odpowiedzieć p. Ślaskiemu na jego inwektywy, również osobną broszurą, której nakład rozda **bezpłatnie** wszystkim zainteresowanym. Zainteresowani proszeni są zawczasu, celem ustalenia nakładu, o nadsyłanie swych zgłoszeń pod adresem podpisanego: **Warszawa XII, ul. Różana 21 m. 4.**

Zbigniew Jasiński

Jaskry południa

W jarzącym się od słońca białym porcie Walencji, transportowiec marynarki wojennej „Radunia", razem z komendą „rzuć kotwicę", rozpostarł swe wytyki dla łodzi, jak ręce gospodyni, która ujrzała kota, dolizującego jej śmietanę.

„Radunia", jakby spocona wysiłkiem dalekiej podróży od mglistego Bałtyku, perliła się słoną wodą na błękitnej szarzyźnie jeszcze nowej farby przytyłego kadłuba. Wstrzymała bieg...

Załoga na miejscach, według manewru zakotwiczenia, odcinała się od bojowego tła okrętu — granatem mundurów i bielą pokrowców na czepkach. Ruch nieznaczny można było dojrzeć tylko na dziobie przy łańcuchu kotwicznym.

Gdy oficer dał znać dowódcy na pomost, że już 30 metrów łańcucha jest na kluzie, ten machinalnie podniósł do góry ściśniętą pięść — morski wyraz komendy: „zatrzymać!"...

Raptem na holownikach, kutrach i łodziach, na niedalekim molo podniósł się gorący ciągły krzyk, setki pięści podniosły się do góry: — A! a! a! a! a!...

Barwny i ponury tłum, witający polski okręt był zachwycony giestem dowódcy... „Radunia" zatrzymała się wśród objawów niekłamanego uznania.

Nadspodziewanie, pierwsze zetknięcie się było doskonałe. Przypadkowy winowajca pięściowej owacji nabrał niebywałej pewności siebie. Jego owiana wiatrami wielu mórz, twarz poczciwego katabesa — promieniała. Wycierał chustką pot, gdyż żar dzienny dawał się we znaki.

Zadaniem „Raduni" było wywiezienie rodzin, które oddały się pod opiekę dalekiej Rzeczypospolitej.

Wysłano łodzie na ląd do przystani, gdzie oczekiwały już złożone nieliczne uratowane a zezwolone na wywóz rzeczy przyszłych pasażerów. Mieli oni porzucić słońce południa dla nieznanej mglistej północy. Wielka wojna łaskawie ominęła ich, lecz przyszły cięższe czasy — bezlitosna pokątna walka domowa, gdy dla wielu dom przestał istnieć.

Łodzie dobiły do przystani. Gawiedź przysunęła się półkolem, milcząco na razie. Oficer wylądował z załogą.

Słońce prażyło. „Honornie" przebrani na granatowo marynarze z ochotą wzięli się do przeładunku. Kroplisty pot ściekał im po twarzach. Oślizgłe ręce traciły na sile z nadmiernego wysiłku ściskania noszonych pak.

Ale praca szła.

Raptem szept jakiś, potym szmer, mruczenie coraz głośniejsze, nerwowe ruchy twarzy i kończyn tłumu uprzytomniły oficerowi, że publiczność jest z czegoś wyjątkowo niezadowolona.

Gdzieś z tylnych rzędów zaczęły dolatywać okrzyki o wrogich modulacjach. Tłum zwarł się... Twarze wykrzywiły się, kobiety szybko i piskliwie trajkotały.

Niestety, ani mowa kastylska, ani katalońska tajemnicy wzburzenia nie wyjaśniły. Nastrój zaczynał być niepokojący.

— Qui parle français?? — wyrzucił z siebie kapitan.

— Moi savvie!! — wysunął się naprzód, zadowolony z zajęcia czołowego stanowiska, kędzierzawy mieszaniec o oliwkowej cerze i rysach jasnego murzyna.

Gwar ucichł nieco. Porozumiano się: Dobre serca widzów nie mogły dopuścić, aby tak ciepło ubrany sympatyczny i dzielny marynarz polski zlewał się potem, taskając łachy zbiegów hiszpańskich. Worażono chęć pomocy...

Oficer zgodził się. Wydał rozkaz załodze, by odstąpiła zaszczytu owej pracy.

Marynarze stanęli wokoło stosu pak i paczek, a czterdziestka Hiszpanów w rozchełstanych koszulach i portkach szybko załatwiła się z przeładunkiem.

Z giestem hidalgów odmówili wszelkiego wynagrodzenia. Delikatnie dali do zrozumienia, że ponieważ tak krucho z tytoniem... mogliby spróbować polskiego papierosa.

Łodzie, nieco przeciążone, już odbiły. Wiosła lekko wrzynały się w gładką modrą wodę... Oficer pozostał by udać się do władz konsularnych. Gdy zrozumiał, że posiadanych przy sobie papierosów nie starczy dla wszystkich dopominających się, odwrócił się, przyłożył dłonie zamiast głośnika i krzyknął do sternika łodzi:

— Bosmat Walczak! Przywieziecie z mojej kabiny z tuzin pudełek egipsk..i..i..ich!!!...

Bosmat w odpowiedzi wyciągnął dłoń do góry... Zrozumiał.

Ryk podniósł się nieopisany....

„Czuczera madre!! Sakramento!! Karamba!! Olé! Ot! Kiedy wylazło oblicze parszywej rzodkiewki! Rusz tylko górną czerwień, od razu wylezie przeklęta biel..." — ryczał rozjuszony tłum.

Jakaś przekwitła, umorusana gitana oddała oseska sąsiadce i z pięściami rzuciła się ku oficerowi. Para groźnych twarzy, wykrzywionych złośliwie, przysunęła się bliżej....

Długo musiano tłumaczyć, że nie był to ukłon totalny, a międzynarodowy marynarski znak zrozumienia.

Sytuację uratował jakiś zabłąkany „marinar" śródziemnomorski, który przyznał rację poszarzałemu ochotnikowi-tłumaczowi. Jemu uwierzono, miał na podartej skórzanej kurtce czerwienią wyszytą gwiazdę pięcioramienną... Był więc wrogiem arystokraty.

Tłum rozsunął się... Pozostał w oczekiwaniu na papierosy.

Słońce nadal prażyło, susząc krew pod ciemną wełną głów.

Na błękicie nieba ukazał się klucz piątki metalowych ptaków... Tłum znikł.

Po chwili, powietrzem nasyconym jaskrem słońca targnął huk... Wybuchła bomba lotnicza... Łodzie dobijały do „Raduni"...

Iskrzyła się wzburzona wiosłami woda.

Brunon Dzimicz

O czym się pisze

Ciężki jest w Polsce los człowieka, jako tako orientującego się w sprawach morskich. Co weźmie gazetę do ręki — to wątroba podjeżdża mu pod gardło. Bo choć to niby coraz lepiej z tym zrozumieniem morza i spraw morskich, to jednak... timeo Danaos et dona ferentes!...

Już mniejsza z tym, że wiadomość o wzięciu do niewoli patrolu chińskiego drukuje się tłustymi literami i opatruje tytułem — „Klęska Chin" — podczas gdy wybuch i zniszczenie pancernika hiszpańskiego „Jaime I" zajęły większości naszej prasy zaledwie kilka wierszy petitu. Już mniejsza z tym, że takie np. operacje japońskie na wybrzeżu niebieskiego państwa różni domorośli strategowie traktują wyłącznie z lądowego punktu widzenia, zupełnie tak, jakby Japonia była Pragą, Chiny Warszawą i tylko o sforsowanie jakiegoś mostu chodziło... Już mniejsza z tym, że nikt nie chce dopatrzeć się prawdy jasnej jak słońce — generał Franco jest w przededniu zwycięstwa tylko dzięki opanowaniu morza przez własne (czy pseudo-własne) okręty wojenne, a stronie przeciwnej czołgi, samoloty i gazy nic na to pomóc nie mogą... Mniejsza — rzekliśmy. Ale diabli biorą owego morskiego człowieka, poczciwego na widok wszystkich „bujd", które z konieczności czytać musi, a które są wytworem korespondentów, znających się na morzu, jak karp na fabrykacji aksamitu.

Oto na przykład pewna ajencja telegraficzna wynalazła torpedę nowego systemu. Dotychczasowe torpedy wybuchały tylko po zetknięciu z okrętem, względnie z innym już bardzo twardym przedmiotem, (ktoś złośliwy twierdził, że wybuchnęłyby z pewnością, uderzając o głowę takiego korespondenta). Ale ów typ torpedy wybucha nawet... nie trafiając. Tak ponoć było z brytyjskimi niszczycielami „Havock" i „Basilisk". Ba, ten ostatni miał na pokładzie torpedy jeszcze innego systemu: przeciwko łodziom podwodnym?! I nawet „bombardował" z nich ponoć raz po razu przeciwnika. A że nie trafił — nie jego wina, tylko właśnie owego przeciwnika, co naraz zdematerializował się całkowicie...

Ale korespondenci, którzy nie znają elementarnych zasad torpedy i nie odróżniają jej od granatu głębinowego, są niczym, w porównaniu do pewnego polityka. Ten na łamach jednego z pism, biada, że Polska musiała ogłosić w sprawie konferencji w Nyon swoje désinteréssement, bo... jej tam nie zaproszono...

A gdyby zaproszono — to co? To ów polityk zechciałby może za własne pieniądze zbudować, wyekwipować, wyszkolić i wysłać na wody hiszpańskie tuzin polskich kontrtorpedowców... „Wandę" i „Gdańsk", w oparciu o „Bajkę" i „Belgię". Boć przecież, mimo całej sprawności naszej młodej marynarki wojennej, jak dotychczas nie posiada ona zespołów, mogących zaważyć poważniej na szali wielkich posunięć międzynarodowych. To „trochę", co posiadamy, nie wystarcza nawet dla rodzimego Bałtyku, a jakże chcielibyśmy, aby się z nami gdzieindziej liczono?... Ergo: Budujmy marynarkę wojenną, to biadać nie będzie trzeba...

Inny znów publicysta pociesza się, że oświadczenie min. Komarnickiego o naszej „powściągliwości" nie przynosi Polsce ujmy, boć przecież „morze Śródziemne jest tak strasznie daleko"!... Cóż ma ono wspólnego z ojczyzną... Stańczyka?

Prawda! Morze Śródziemne jest bardzo daleko, a choć królowa Bona z tamtych właśnie pochodzi stron, to jednak dziś żadne interesy dynastyczne nas z basenem śródziemnomorskim nie wiążą. Niech inni chodzą za łby, a ty szczęśliwa Polsko... pamiętaj, że „na morzu nikt dobry nie bywał".

Że zaś mamy na owym morzu Śródziemnym jakąś tam Linię Lewantyjską, z Gdyni, wokół Hiszpanii, przez Gibraltar na Bliski Wschód statki swe wysyłającą, albo też inną — Linię Palestyńską z Kostancy do Jaffy, albo duże skupiska polskie w Marokku i mniejsze w Małej Azji, albo pewne aspiracje w kierunku Madagaskaru, dokąd najkrótsza droga przez Port-Said, albo że polski węgiel znajduje zbyt w portach północnej Afryki, — to wszystko dla takiego pana „mięta". Morze Śródziemne jest daleko i do tego niepotrzebne. Chyba, żeby pojechać na wycieczkę „Kościuszką" i zrobić skandal, wypiwszy ponad miary w jakiej trattorii neapolitańskiej czy bodedze walenckiej.

No, a jeśli raz jakieś pismo polskie zdobędzie się na artykuł o morzu czy marynarce wojenne, to mu zaraz inne (pewno z zazdrości) przypnie łatkę. Napisał „Il. Kurier Codzienny" chwalebny artykuł o zakończeniu zbiórki na budowę łodzi podwodnej im. Marszałka Piłsudskiego, aż tu odzywa się „Polska Zbrojna" w tonie kwaśno słodkim: „Śliczny artykuł, ale dlaczego nie podano w nim bliższych danych o samej łodzi"... Słusznie! Może „Polska Zbrojna" je poda, to wszyscy przedrukujemy. Bo, jak dotąd — za przedwczesne podawanie charakterystyk okrętów wojennych, (a czasem nawet i za późniejsze), grozi konfiskata.

Tak oto myśli się jeszcze często u nas kategoriami — „jak nieprzyjaciel wyląduje, to go nasza jazda z powrotem do morza kopiami wżenie" — i mówi się bardzo dużo o „ekspansji morskiej", o „bogactwie morskim", o „przyszłości Polski na morzu", o „silnej marynarce handlowej", o „potędze naszych snów". A potem woła się „frontem do morza" i „wszystko dla morza"...

Morze jest wyraźnie sezonowe. Pisze się o nim latem, w czasie kanikuły. Wówczas wolno nawet pisać o wężu morskim, a czasem o marynarce wojennej. Oczywiście o polskiej, boć tamte inne nic nas nie obchodzą. Choćby wygrały wielką wojnę, albo sprawiły, że Polska w dobie dlań najcięższej, tylko dzięki nim otrzymywała w dostatecznej ilości sprzęt wojskowy i amunicję.

Ot maleńki przykładzik. Przychodzi taki nieszczęsny pisarz-marynista do pewnej redakcji i ofiarowywuje artykuł o łodziach podwodnych. Redaktor interesuje się bardzo tematem — wypytuje nawet czy łódź podwodna ma żagle, albo jak się załoga od dymu i czadu pod wodą nie podusi? Gdy już publicysta po mozolnym wykładzie wyjaśnił mu to, co na Zachodzie o okrętach podwodnych wie pięcioletnie dziecko — redaktor oświadcza: — To bardzo ciekawe, ale ja tego nie wydrukuję. Bo po pierwsze nikogo to nie obchodzi, a po drugie nikt tego nie zrozumie...

(**Jim Poker**

Fundusz Obrony Morskiej jest jednym z mocnych wyrazów troski, o siłę morską.

sztuka żeglarska

Odmustrowanie

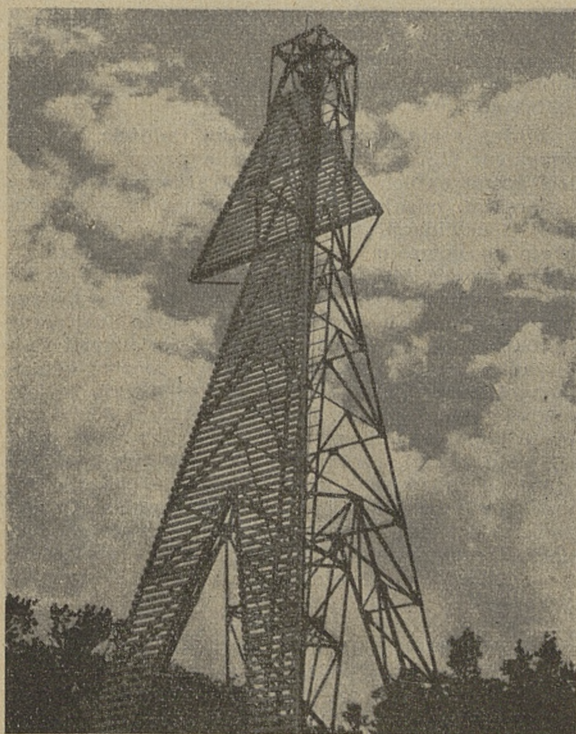
Jak odmustrowujący się marynarze, rzucając ostatnie spojrzenie na swój statek, obejmują myślami przebyte na nim szlaki, tak my dziś spoglądamy w przeszłość, kończąc naszą pracę w „Szkwale".

Nasuwające się nam refleksje i wnioski są szczególnie bogate, bowiem statek, którym kierowaliśmy, więcej już w morze nie wyjdzie, gdyż surowym wyrokiem armatorów został skazany na złom, jako już nie rentowny; nadto — nie należał ten statek do zwykłych frachtowców, lub pasażerów, zaspakajających materialne potrzeby ludzkie, lecz — jak lodołamacza — przeznaczeniem jego było zmaganie się ze zwałami ludzkiej bezwładności i otwieranie nieznanych dotąd szlaków rozwojowych dla pokoleń, mających w przyszłości nadejść.

Drzemiące w nas wszechświatowe ambicje morskie pierwszy obudził i rozpalił twórca „Wiatru od morza". W ślad za przebudzeniem wyrosła przed nami potrzeba szybkiej budowy dwu naraz zasadniczych gmachów: jednego materialnego, obejmującego sobą wszelakie dziedziny możliwej do realizowania aktualnie pracy morskiej i drugiego, niewidocznego gołym okiem, a przeznaczonego na siedlisko faktycznego źródła mocy — gmachu wiedzy morskiej i ambicyj światowych, wznoszonego w duszach i umysłach naszej młodzieży.



Chwila rozstania Fot. O. Jabłoński



Wieża nabieżnikowa Fot. O. Jabłoński

Praca nad wznoszeniem każdego z tych ważnych gmachów nie należy ani do łatwych, ani prostych; różnica polega jedynie na tym, że do wysiłków, w których każda położona cegiełka staje się odrazu widoczna i należycie oceniona, łatwiej jest o wiele znaleźć ręce chętne, niż do budowli ukazującej swe kontury dopiero po dłuższym, a nieraz bardzo nawet długim czasie.

Aby w kraju ukształtowanym wgłąb lądu i omywanym tylko na jednym skrawku swych granic przez morze można było wychowywać ogół młodzieży w poszumie fal i świadomości spraw morskich, trzeba rzeczywiście i przemyślności i wysiłku nielada. Bardzo dużo różnorakich, a jednak zazębiających się z sobą, trzeba kółek, by powstać mógł mechanizm pozwalający — wbrew naturalnym niekorzystnym warunkom — na dostatecznie głębokie i powszechne przesiąknięcie naszej młodzieży praktyką i teorią morską by w przyszłości zaistniał u nas stan podobny do tego, jaki jest w Anglii, o której Conrad wyraża się, iż tam: **"...ludzie i morze nie-**

jako się wzajem przenikają, morze wchodzi w życie większości ludzi, a ludzie wiedzą o morzu coś niecoś, lub też wszystko, czy to jako o rozrywce, czy terenie podróży, czy wreszcie warsztacie pracy".

Nad wynajdywaniem tych wszelakich magicznych kółek i ich uruchomianiem trudnił się właśnie, w ciągu 5 lat swego istnienia, ,,Szkwał", kładąc nadto podwaliny pod młodą polską myśl morską.

W szerokich ramach działalności morsko-wychowawczej tego pisma ,,Sztuka żeglarska", stanowiąca dział wyodrębniony, posiadała także dwa swoje generalne odcinki działania. Na pierwszym z nich, zwróconym frontem do młodzieży, toczyła się praca nad krzewieniem zamiłowań i wiadomości morsko-żeglarskich. Była to praca niezwykle wdzięczna, nie przynosząca nic poza zadowoleniem i zachętą do dalszych wysiłków. Na odcinku drugim, osłaniającym pierwszy, a porytym okopami, odbywało się żmudne czuwanie, by powstający u nas morski sport żeglarski nabierał właściwego rozmachu rozwojowego, wypełniając przy tym zaszczytną rolę jednego z kółek montującej się dopiero machiny morsko-wychowawczej, a nie wynaturzał się w nie mających związku z ubogim naszym podłożem gestach, lub aspiracjach ściśle zawodniczych. Było to, rzecz oczywista, zbrojne czuwanie, zamieniające się raz po raz w walkę.

O tym, jak obce i niezrozumiałe były społeczeństwu polskiemu idee wychowawcze, z którymi ,,Szkwał" ukazał się przed pięciu laty na widowni żeglarskiej, jak nie mile były widziane i brutalnie zwalczane przez ówczesne t. zw. oficjalne sfery żeglarskie — dokumentów można by przytoczyć całe stosy. Niech wolno mi będzie przytoczyć tu tylko parę zdań, najbardziej spokojnych i rzeczowych z pośród tych, jakie wówczas w obfitości wszędzie drukowano, lecz równocześnie najdobitniej stwierdzające ówczesne odosobnienie świętopoglądowe ,,Szkwału", bowiem pochodziły one od najbardziej miarodajnego przedstawiciela kół sportowo-żeglarskich, bo od samego ówczesnego prezesa Polskiego Związku Żeglarskiego. Ustęp ten, stanowiący część wydrukowanego w N-rze 19 z r. 1934 ,,Sportu wodnego" wynurzenia, zatytułowanego ,,Szkolenie żeglarskie", brzmiał:

,,Słyszy się często tezę, że sport żeglarski powinien stać się sportem masowym, że powinno się w tym kierunku uprawiać jak najdalej idącą propagandę itp. Nie mogę się zgodzić z takim stawianiem kwestii. Jachting jest sportem szczególnym, który różni się od innych sportów przede wszystkim tem, że pierwszą rolę odgrywa w nim inteligencja, a więc strona duchowa, nie zaś siła fizyczna, jak w przeważnej ilości innych sportów. Powtóre narzędzie tego sportu, jacht, nie jest dostępne dla każdej kieszeni i to nie tylko jako jednorazowy wydatek, ale też, jeśli się zważy koszty utrzymania, ubezpieczeń etc. Wtłoczenie jachtingu w ramy przysposobienia wojskowego, jak tego chcą niektórzy, uważam również za niecelowe. Dla siły zbrojnej Państwa sport żeglarski nie przedstawia tak bezpośredniej korzyści, jak na przykład atletyka, boks, strzelanie itp., lecz tylko wartość pośrednią...".

Że na tak rozumującym, a równocześnie tak wpływowym terenie lansowanie hasła **„przez masowy sport żeglarski do społeczności morskiej"**, nie należało do zadań łatwych i wdzięcznych jest chyba samo przez się zrozumiałe.

Po stosunkowo długim okresie bardzo uporczywych i nie wolnych od chwytów niedozwolonych bojów prasowo - polemicznych, udało się wreszcie zyskać dla głoszonych w „Szkwale" tez społeczno-sportowych aprobatę czynników miarodajnych, po czym heretyckie hasło masowości w żeglarstwie stało się własnością powszechną, a ,,baterie napastnicze" ostatecznie zamilkły. Był to pierwszy etap chwalebnego, acz okupionego wieloma ofiarami, zwycięstwa. Odtąd zaczął się drugi okres nie mniej ważnych i zaciętych bojów, acz z zakonspirowanym już tylko przeciwnikiem, o to, by uznana, rzekomo powszechnie, idea nie doznała wykrzywienia w akcji realizacyjnej. Do tego zaś doszła całkiem nowa potrzeba i troska — dbanie o to, by pierwsze wychowane przez szkolno-masowe organizacje żeglarskie edycje nie sprzeniewierzyły się, po uzyskaniu „święceń" żeglarskich, ideom, dzięki którym do zetknięcia z morzem doszły, i nie zaniedbały troski o dalszy rozwój tych instytucyj nawet wówczas, gdy przestało to dla nich osobiście być wygodne.



Odpoczynek w porcie Fot. O. Jabłoński

Dzięki obu tym sprawom w tym ostatnim ciężkim okresie działo się tak, jakby, mówiąc słowami Conrada, co chwila jakaś „niewidzialna dłoń podnosiła się z dna cichaczem, aby chwycić statek za kil, sunący przez wodę" i tylko dochodzące od czasu do czasu głuche pomruki nieopanowania pod adresem ,.Szkwału" pozwalały orientować się, gdzie centra spisków się znajdują.

Można sobie wyobrazić z jaką radością i westchnieniem ulgi powitana zostanie przez tające się dziś grono zwolenników arystokratyzmu w sporcie żeglarskim, mieniące się dżentelmenami — wiadomość o likwidacji ,,Szkwału", jak znów odżyją nadzieje do powrotu do czasów z przed „Szkwału", gdy w sporcie żeglarskim można było czynić co się komu żywnie podobało, nie trudząc się i nie nudząc rozpatrywaniem herarchii potrzeb całego kraju oraz nie bacząc na to, czy dysponuje się własnymi funduszami, czy też publicznymi. Lecz chociaż odchodzimy i sprawy nie będziemy już pilnowali, to jednak wierzymy święcie, iż będą to tylko płonne nadzieje i nieuzasadnione radości, bowiem nasz sport żeglarski zdążył już wyjść na szerokie wody swych istotnych zadań społecznych i stamtąd już nie zawróci **nigdy** do ciasnej roli dekoracji osobistej pseudoelity, lecz nabierać będzie coraz szerszego rozmachu rozwojowego i wychowawczego, stając się coraz bardziej **młodzieżowym, masowym i demokratycznym.**

Tak oto pokrótce przedstawiają się dotyczące naszej kilkuletniej działalności żeglarskiej w ,,Szkwale" sprawy, którymi podzielić się czuliśmy się w obowiązku z naszymi cierpliwymi czytelnikami przed swym odmustrowaniem się z naszego bojowego, a skazanego obecnie na złom stateczku.

Olgierd Jabłoński

W obronie «czajek»

W numerze 20/37 dwutygodnika „Sport Wodny" ukazał się artykuł p. t. „Polski jacht morski", pióra Z. Pankiewicza, aktualnego kierownika Działu Morskiego Harcerskich Drużyn Żeglarskich. Poruszając na wstępie artykułu, poświęconego w zasadzie opisowi nowego jachtu, zbudowanego przez stocznię „SYG", niezwykle żywotną u nas kwestię typów jachtów, zdolnych zaspokoić nasze potrzeby w zakresie masowego szkolenia żeglarskiego młodzieży na morzu — autor stwierdził, iż posiadana przez harcerstwo flotylla 10 jachcików typu „Vingbot" (czajki) „nie była odpowiednia" do tego celu, bowiem, zdaniem autora, „Czajki" — doskonały i tani typ przybrzeżnych jachtów, w naszych warunkach morskich nie zdały egzaminu...". Wobec czego autor wyciąga wniosek: „że warunki lokalne na naszym terenie morskim **wykluczają***) użycie typów jachtów przybrzeżnych, więc szkolenie musi odbywać się na jednostkach małych ale pełnomorskich" oraz że „poza tym **kalkulacja***) finansowa wykazała, że słusznym jest **początkowe***) szkolenie na jachtach pełnomorskich", a nie przybrzeżnych.

W powyższy sposób odsłonięte zostały szerszemu ogółowi wytyczne, którymi jedna z podstawowych organizacyj, powołanych do realizowania masowej ekspansji sportowej młodzieży na morze, ma się kierować w doborze taboru, równocześnie zaś wyjaśnione zostały, niejako ex officio, przyczyny, dla których K. H. D. Ż. zdecydowało przeniesienie flotylli „czajek" na jezioro Narocz, nie bacząc, iż to w istocie swej było odwrotem z morza.

Ze względu na ważność poruszonych przez p. Pankiewicza zagadnień dla całokształtu naszych spraw żeglarskich, pragnę w tym miejscu zwrócić uwagę na parę błędów, które, zdaniem moim, p. Pankiewicz w swym rozumowaniu i wnioskach popełnił. Nadmieniam przy tym, że sprawa t. zw. „czajek" jest mi szczególnie dobrze znana, bowiem byłem właśnie inspiratorem ich kupna, załatwiając nadto dla ówczesnego K. H. D. Ż. całą żmudną stronę techniczną tej tranzakcji. O podobnej swej współwinie w „zbrodni" zakupu „czajek" miałbym wszelkie prawo dziś, dla zrozumiałych względów taktycznych zamilczeć, tak samo, jak przemilczała to nawet nie dziękując w okresie triumfu „czajek" instytucja, dla której to wykonywałem, nie mniej bezinteresownie, niż jej kierownicy, a nie zbierając żadnych zaszczytów. Nie korzystam jednak z tego prawa, gdyż podobnie jak z głębokiego jedynie przekonania doradzałem swego czasu nabycie „czajek", tak samo dziś, z tych tylko względów, podejmuję ich obronę, widząc w nich nadal zasadniczy typ stateczku, w oparciu o który może się u nas nade wszystko rozwijać zjawisko masowości w sprawach żeglarsko - morskich.

*) Podkreślenia autora.



Powrót „czajek" do portu w Jastarni
Fot. O. Jabłoński



Port w Jastarni Fot. O. Jabłoński

Błędy p. Pankiewicza wynikają, według mnie, z jednego wspólnego pnia, którym jest fakt, że p. P. zakładając dążenie do masowości w szkoleniu żeglarskim troskę swoją rozciąga jedynie na konieczność posiadania odpowiednio rozległych urządzeń, pomijając drugi element składowy każdego szczerego dążenia do masowości, mianowicie kwestię dynamiki zjawiska, t. j. dążenia, aby przez możliwe do zbudowania ramy organizacji szkolno-morskiej masa napływać mogła możliwie najprędzej i w ten sposób czas, potrzebny dla produkcji wykwalifikowanych żeglarzy (od początku wstępnego szkolenia do święceń na kapitana jachtu) skrócony był do minimum, a ilość przepływająca największa. To zaś kryterium wymaga nade wszystko takich urządzeń i systemów, przy których szkolenie w umiejętnościach podstawowych, a absorbujących najwięcej czasu, rozpoczynać się mogło na razie od wstępnej klasy, nie zaś dopiero na końcu szkoły i po uprzednim naładowaniu adeptów wszelakimi wiadomościami pomocniczymi.

Tego rodzaju zasadniczą i najtrudniejszą do opanowania umiejętnością, wymagającą rozwinięcia się specjalnego zmysłu, jest w żeglarstwie sztuka samodzielnego manewrowania jachtem, a nade wszystko przy uskutecznianiu portowych operacyj od- i dobijania. I jak w lotnictwie naukę rozpoczyna się, nb. nigdy jej nie kończąc, od startów i lądowań, połączonych z częstymi, a krótko trwałymi wzlotami nad lotnisko, tak samo w żeglarstwie od podobnych ćwiczeń winniśmy zaczynać praktyczne szkolenie, umożliwiając uczniom możliwie od samego początku szkolenie czynne (nie bierne) wprawiania się w samodzielne kierowanie statkiem.

Z drugiej jednak strony uwzględnić trzeba, że na normalnym jachcie morskim, t. j. o stosunkowo dużej bezwładności (ciężarze), oddawanie steru w ręce początkującego żeglarza zwłaszcza dla samodzielnego wykonywania manewrów portowych, jest rzeczą całkowicie wykluczoną, bowiem każdy taki eksperyment zakończyć się musiałby niechybnie rozbiciem jachtu. Za tym istnieje jedno tylko wyjście: stosować do początkowej nauki w żeglarstwie morskim takie stateczki, które zachowując większość właściwości normalnych jachtów, będą od nich na tyle lżejsze, by w razie nieudałej, mięśnie załogi stanowiły wystarczającą asekurację przed roztrzaskaniem kadłuba o molo. Wymaganiom tym właśnie odpowiadają jachciki typu „Ving", zaprowadzone

powszechnie w krajach skandynawskich dla celów początkowego szkolenia i przejęte swego czasu stamtąd, także dla tego samego celu, przez K. H. D. Ż., bowiem jachcik „Ving" waży tylko 0,9 tony, podczas gdy proponowane przez p. Pankiewicza jachty ważą aż po 4,5 ton.

Nie mniej ważny drugi atut „czajek" kryje się w kalkulacji finansowej. Wprawdzie p. Pankiewicz rozważał tę kwestię, lecz wyciągnął z niej wnioski całkiem inne, niż te, które normalna logika wskazuje. Jachciki „Ving" kosztowały, łącznie ze sprowadzeniem, po ok. 1000 zł za sztukę, natomiast proponowane przez p. Pankiewicza do szkolenia początkowego jachty kosztować mają, według niego, po 9000 zł, zaś według ofert stoczni po 11000 zł. Ponieważ na każdym jachcie może być tylko po jednym sterze, przeto na każdej jednostce — niezależnie od jej wielkości — wprawiać się w manewrowaniu może równocześnie tylko po 1 osobie, a za tym przy tej samej użyteczności (dla początkowego szkolenia) stosunek kosztów inwestycyjnych dla „czajek" i jachtów p. P. wypada jak 1:11, względnie jak 1:9. Jest to chyba aż nazbyt wymowna przewaga „czajek", aby zachodziła potrzeba dalszego jej uzasadniania.

Lecz wszystko powyższe to tylko teorja, bo według p. P. praktyka wykazała, że „czajki" może i mogą nadawać się gdzieś w Szwecji i jej zacisznych szkerach, lecz u nas i na naszym groźnym wybrzeżu nie nadają się tak samo zresztą, jak i wszelkie inne przybrzeżne jachty.

Przede wszystkim zwrócić tu należy uwagę na fakt, że „Pojkbät", bo tak się właściwie zwie ten typ w Szwecji (łódź dla chłopców — narybku) powstał i rozpowszechnił się najbardziej nie gdzieś na osłoniętych wschodnich wybrzeżach Szwecji, lecz w największym po Sztokholmie szwedzkim ośrodku żeglarskim w Göteborgu, położonym, jak wiemy, na znanym z burzliwości wybrzeżu Kattegatu. Po drugie — odkąd to nasza zatoka jest aż tak groźna i nieosłonięta, że po niej pływać mogą tylko transatlantyckie jachty. Wiemy wszak wszyscy, że do 80 procent wiejących na naszym wybrzeżu wiatrów i przekraczających siłą 40 B. pochodzi z kierunków zachodnich. Proszę spojrzeć na mapę i przekonać się czy od tej strony zatoka nie jest osłonięta niczym głęboko wcięty w ląd szker. Nawet Żeromski, nie będący, jak wiemy, żeglarzem, to zauważył w „Wietrze od morza", wkładając w usta odjeżdżającego od nas Smętka słowa następujące: „**Gdy wiatr zachodni dmie w Brzeźnie, Jelitkowie, Sopocie, Orłowie i Gdyni, pędzi z lądu kurz na brzegi, a wodę morską odpędza od brzegów, zamieniając morze w staw pospolity**". Jedyny kierunek, ku któremu zatoka nasza w sposób nieosłonięty zwraca się czeluścią — to wschód. Gdy z tego kierunku przychodzi sztorm, to w Gdyni istotnie nie jest miło. W porcie statki zrywają się z cum, a przed falochronem tworzy się taka kipiel, że jachtom istotnie bywa trudno, lecz sztormów wschodnich bywa wogóle mało, a zwłaszcza w porze letniej, gdy szkolenie żeglarskie się odbywa.

P. P. powołuje się na „kilka wypadków na zatoce" z „czajkami", gdy „tylko dzięki wielkiej dyscyplinie i hartowi ducha młodzieży harcerskiej, nie skończyło się tragicznie". Zapewne chodzi tu o zaszłe w latach 1934 i 1935 wypadki wywrócenia się „czajek". Otóż przede wszystkim było tych wypadków nie kilka, a wszystkiego 2 tylko, 2-o nie dzięki samej tylko wielkiej dyscyplinie i hartowi młodzieży nie skończyły się tragicznie, lecz nadewszystko dzięki celowej i przewidującej konstrukcji tych żaglówek, bowiem „czajki", będąc obliczone na tego rodzaju ewentualności, mogące czasem zachodzić przy niewprawnym kierownictwie (wszak są lekkie), zaopatrzone są w zbiorniki powietrzne, uniemożliwiające im zatonięcie nawet po wywróceniu się. Ciekawym, czy sam hart młodzieży wystarczyłby w wypadku, jaki miał miejsce na wiosnę z wzorowanym na „czajkach", lecz pozbawionym zbiorników jachcie „Gryf", który był nb. dziełem stoczni SYG.

Rekapitulując powyższe, a zarazem abstrahując od kwestii najodpowiedniejszego typu jachtu dla celów turystycznych i doszkoleniowych, dojdziemy do jedynie konsekwentnego, zdaniem moim wniosku, że proponowanym przez P. P. jachtem, niestety, nie da się, w sposób racjonalny, zastąpić, **w zakresie początkowego szkolenia,** wywiezionych na Narocz „czajek".

Czy nie warto wobec tego pomyśleć o ich rewindykacji z wód, na których nie ma ni portów, ni innych nieodzownych do szkolenia morskiego warunków, a gdzie te piękne stateczki, niby ptaki w klatkach, zostały uwięzione.

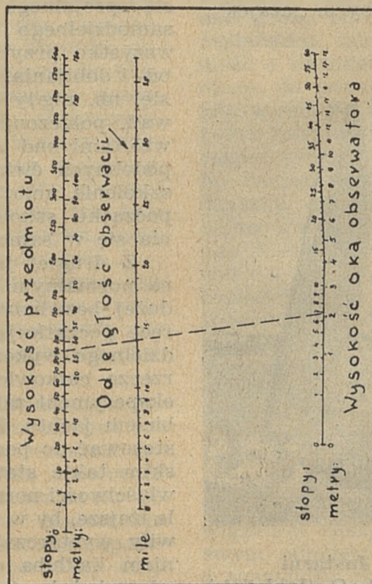
Olgierd Jabłoński

Skrzynka żeglarska

J. Bukraba — Wilno. Dla żeglugi sportowej jest niezwykle ważna umiejętność szybkiego oceniania odległości, jaka nas dzieli od zaoczonego lądu. Wnioski pod tym względem wyciągamy przede wszystkim z faktu, iż dla oddalającego się od lądu obserwatora poszczególne przedmioty terenowe będą się skrywały pod linią horyzontu (na skutek kulistości globu) w pewnych stałych odległościach, zależnych od wysokości tych przedmiotów nad poziomem morza. Im wyższy jest przedmiot obserwowany, w tym większej odległości będzie jego czubek ginął dla obserwatora pod horyzontem, względnie ukazywał się, gdy żeglarz do lądu się zbliża.

Surowego pod tym względem szacunku dokonuje się na podstawie następującej formułki:

„Odległość, przy której przedmiot obserwowany wyłania się czubkiem z pod horyzontu (w milach morskich), równa się pierwiastkowi kwadratowemu z wysokości przedmiotu obserwowanego nad poziomem morza (w stopach)".



Formułka ta nie jest oczywiście ścisła, gdyż nie uwzględnia, także mającej wpływ na widoczność wysokości oka obserwatora nad poziomem morza. Aby i tę okoliczność można było szybko uwzględniać, a nadto wogóle obchodzić się bez rachunku, stworzony został przez niejakiego Strujskiego specjalny grafik (nomogram), który obok podajemy. Przez proste przeciągnięcie linii pomiędzy punktem odpowiednim na skali wysokości przedmiotów obserwowanych, a punktem na skali wysokości oka nad horyzontem, otrzymujemy na środkowej skali odległość dzielącą nas od przedmiotu w milach morskich. Na grafiku przytoczonym

figuruje rozwiązanie zadania, przy którym oko obserwatora znajduje się nad poziomem na wysokości 7 stóp (normalne położenie oka na pokładzie jachtu), zaś przedmiot obserwowany (jego czubek) na 90 stopni = 27,5 metra (wysokość wieży kościelnej na Helu). Jak widzimy, odległość krycia się za horyzont wypada przy około 14 milach. **(J.)**

Z. P., Warszawa. Myli się Pan, sądząc, że posiadanie przez omawiany jacht — poza kilem balastowym (zewnętrznym) — także balastu wewnętrznego, nie stanowi kwestii istotnej. Bowiem na jachtach morskich, gdzie istnieje możność całkowitego ulokowania ciężaru balastowego w kilu, posiadanie nadto balastu wewnętrznego stanowi nawskroś zasadniczy i nie spotykany dziś już prawie błąd konstrukcyjny.

Przeciwko posiadaniu balastu wewnętrznego przemawia nadewszystko wzgląd na stateczność i moc konstrukcyjną. Wobec konieczności zachowywania smukłości kształtów (szybkość) wymagana na jachtach bardzo wysoka stateczność uwarunkowana jest w b. znacznym stopniu od ilości i sposobu umieszczenia balastu. Im niżej balast ten lokujemy, tym, oczywiście, mniej go możemy użyć i tym samym większy procent ciężaru całej konstrukcji (wyporności) posiadać może kadłub — czyli tym mocniej i solidniej możemy nasz jacht wykonać, względnie smuklejsze możemy mu nadać kształty.

Aczkolwiek zbyt duże wypuszszanie balastu poza kadłub nie jest także pożądane (jeszcze inne względy wchodzą tu w rachubę) ,to jednak zauważyć należy, że nawet nieznaczne różnice (milimetrowe) w pionowym położeniu środka ciężkości balastu dawać są w stanie bardzo duże oszczędności w obu wymienionych wyżej kierunkach.

Poza powyższym zasadniczym powodem przeciwko balastowi wewnętrznemu przemawiają także względy czysto praktyczne, gdyż zabiera on niepotrzebnie miejsce wewnątrz kadłuba, utrudnia należyte konserwowanie zenz, komplikuje manipulacje przy wyciąganiu jachtu z wody (balast trzeba uprzedno wyjmować) itd.

Dzięki wszystkim tym niedogodnościom jachtów małych i średnio dużych z balastem wewnętrznym dziś w zasadzie się nie buduje. Wyjątek stanowią jedynie bardzo tanie, względnie partackie konstrukcje. Bowiem o ile łatwo jest wykombinować i zbudować konstrukcję, którą dopiero po spuszczeniu na wodę zanurzać trzeba balastem wewnętrznym do osadzenia się na właściwej wodnicy, o tyle trudno jest — i bez fachowej rutyny jest to niemożliwe ani rusz — przewidzieć zgóry wodnicę właściwą, na której konstrukcja zatrzyma się bez trimu i dodatkowego balastowania.

I dlatego właśnie we wszelkich rozpisywanych za granicą konkursach na konstrukcje jachtowe figuruje zwykle warunek, że nie dopuszcza się stosowania balastu wewnętrznego. **(J.)**

Na widnokręgu

„Światowid" rozpoczyna podróż dookoła świata. Amatorskiej budowy jacht „Światowid", znany w r. ubiegłym powszechnie w Gdyni pod przezwiskiem „beczka Diogenesa", został z wiosną r. b. nabyty przez spółkę 4-ch młodych ludzi, a mianowicie: Bossa, Gubańskiego, Ciesielskiego i Szuba.

Przedsiębiorczy ci młodzieńcy zabrali się do przeróbki jachtu i po paru miesiącach żmudnej w tym kierunku i nb. samodzielnej pracy udało się im nadać statkowi zarówno przyzwoity wygląd, jak i własności morskie. Gdy tego dokonali, zdecydowali się na daleką podróż. W połowie lipca wyruszyli z Gdyni z zamiarem dotarcia do Holandii. Ci, którzy mieli okazję obejrzenia ich ekwipunku przed podróżą, kiwali głowami, dziwiąc się, że ktoś może w podobnie ryzykancki sposób podróż planować. Ani przyborów nawigacyjnych, ani nawet dostatecznych map na pokładzie nie mieli z sobą, nadto przyznawali się, iż są w stanie zabrać tylko kilkudziesięciozłotową sumkę t. zw. kapitału zapasowego.

O więcej przygód, niż oni mieli w swej podróży trudno jest się pokusić. Parokrotne wysadzenie ich na płycizny, areszt przez władze niemieckie za lądowanie w miejscu niedozwolonym dla obcych i wreszcie ciężka awaria jachtu.

Pomimo to wszystkie dzienniki niedawno podały, iż młodzieńcy ci, występujący obecnie jako harcerze (przed wyjazdem o przynależności ich do harcerstwa nikt nie wiedział), dotarli do Holandii i stamtąd do Francji, skąd wreszcie wyruszyć mają na podbój Atlantyku i świata.

Wypadek jest istotnie ciekawy, lecz aby sąd o nim powziąć, trzeba przed tym bardzo dużo wyświetlić. Jedno w każdym razie nie ulega wątpliwości, iż wykazali, jak dotąd, niezwykle dużo hartu morskiego, co im pozwoliło pokryć luki zarówno w ekwipunku, jak i wiadomościach morskich. **(J.)**

Zgony dużych żaglowców. W czasach ostatnich liczba pływających dotąd jeszcze mohikanów morza wydatnie się zmniejszyła. Przede wszystkim zanotować należy fakt zatonięcia jednego z najznakomitszych statków, czteromasztowego barku szwedzkiego „C. B. Pedersen". Wypadek ten zaszedł jeszcze w kwietniu b. roku na skutek zderzenia się w pobliżu Azorów, przy powrotnej podróży z Australii z parowcem. W 20 minut po zderzeniu „Pedersen" zatonął, załoga zaś została uratowana.

Ten znakomity bark wybudowany był w r. 1891 we Włoszech pod nazwą „Emanuel Accame". Po długoletniej służbie pod banderą włoską na linii Chilijskiej oraz jako tramp bark został odkupiony przez Norwegów, uzyskując nazwę „Term". Wkrótce potem przeszedł bark pod banderę szwedzką, nosząc początkowo nazwę: „Elsa Olander", a potem „C. B. Pedersen". Pod pierwszą z tych nazw bark pełnił rolę statku szkolnego Swenska Lloyd'u, pod drugą wciągnął się w służbę zbożową na linii australijskiej i tu też życie swe zakończył.

Te częste zmiany nazw zapewne nie przynosiły statkowi szczęścia, bowiem aż dwukrotnie zdarzały się na nim tak poważne uszkodzenia w takelunku, iż zachodziła konieczność odbywania powrotów z Australii przez kanał Panamski.

„C. B. Pedersen" posiadał 2000 ton wyporności. Jego najpiękniejszy rejs z Port Victoria do Falmouth trwał 92 dni, zaś najniepomyślniejszy 151 dni.

Ostatnio bark był już tak spracowany, iż właściciel jego począł już poważnie myśleć nad tym, by sprzedać go na złom. Zapewne statek to przeczuł, woląc wybrać śmierć na głębinach, niż dać się po kawałku rozebrać.

Poza tym w czasach ostatnich zostały rozebrane następujące duże żaglowce:

„Pehr Nyland", ostatnio norweski bark 2000 tonowy, wybudowany on został także w roku 1891 w Szkocji. Początkowo żeglował pod angielską banderą, następnie pod norweską i duńską, zaś od roku 1920 znów pod norweską.

„Raupo" ex „Louisa Craig" i ex „Peru" był barkiem o 683 t., wybudowany został w roku 1876 w Kingshorn. Przed swoją rozbiórką długie lata nie był już czynny, będąc jako hulk wyzyskiwany dla magazynowania w porcie zboża. **(J.)**

Nowy jacht, zbudowany w S. Y. G. W ostatnich dniach mie-

siąca października odbyły się w Gdyni próby nowozbudowanego jachtu turystycznego.

Jacht, ochrzczony przez konstruktorów „jachtem typu Dal“, nie ma, de facto, prawie żadnych cech wspólnych z historyczną „Dalą“, na której swego czasu trzej nasi podróżnicy oceaniczni przebyli Atlantyk i, która tak dzielnie spisała się w cyklonie.

Nowo zbudowany jacht kształtami przypomina dobrej konstrukcji turystyczne jachty amerykańskie. Jest dość szeroki, w stosunku do długości, burta wysoka — może nawet, jak na oko europejskiego żeglarza nieco za wysoka. Nawis dziobowy ostry, rufowy krótki, zakończony trancem. Długość 9 m, pow. żagli 40 m², ożaglenie sloop Marconi.

W czasie prób stwierdzono dostateczną zwrotność jachtu w warunkach nie zbyt korzystnych (słaby wiatr — fala). Jacht chodzi na ogół sucho, bez przykrego a charakterystycznego dla niemieckich, płaskonawisowych konstrukcji „klapania“.

Trudno wprawdzie z góry przesądzić, czy wysokość burty, gwarantująca dziś „suche chody“, nie będzie ujemnie wpływała na zwrotność przy dużym wietrze, oraz, czy nie stanie się powodem znacznego dryfu, do którego też niewątpliwie przyczyni się niewielkie zanurzenie kadłuba, w każdym razie nowa budowla S. Y. G. wywiera wrażenie raczej korzystne, i jedynie bezsprzecznie słabą jej stroną jest to, że poza kilem balastowym posiada około 0,6 ton balastu wewnętrznego.

Sprawa przedstawia się natomiast gorzej, jeżeli chodzi o zastosowanie jachtu do celu, dla jakiego był pomyślany, to jest dla spółek żeglarskich.

Jak praktyka wykazała — utrzymanie się w granicach ceny 6.000 zł, o jakich przy wstępnych rozmowach była mowa — pozostało w sferach abstrakcji i niedościgłych marzeń dziewiczych. Jach tak zbudowany musi kosztować więcej i to grubo więcej. Tym samym koncepcja organizacji spółek żeglarskich w oparciu o nowo stworzony typ musi ulec przekalkulowaniu na nowo, a to tym bardziej, że i pojemność jachtu w praktyce okazała się nieco szczuplejszą od przewidywanej.

Kwestia pomieszczenia 5, czy 6, koj odgrywa dla jachtu, eksploatowanego przez spółkę pierwszorzędną rolę, decyduje bowiem o górnej granicy liczebności spółki, a tym samym o wysokości minimalnego udziału.

Nie powinniśmy się jednak zrażać; — pierwszy właściwy krok został postawiony — zbudowaliśmy jacht pełnomorski turystyczny w kraju. Związek W. K.S., na którego zamówienie jacht został zbudowany, odegrał w danym wypadku rolę pionierską i to należy mu zapisać na bezwzględny plus. **W. S.**

Dziewczyna — marynarzem.

W czasach dzisiejszych dość często się zdarza, że młode dziewczęta zajmują się żeglarstwem, odbywając dalsze podróże na specjalnych dla tego celu jachtach szkolnych. Na skandynawskich statkach handlowych zaprowadził się także zwyczaj, że na funkcję kucharza i na inne pomocnicze angażuje się obecnie kobiety, lecz przed kilkudziesięciu laty panowały pod tym względem całkiem inne poglądy, a nadto wypadek, który chcemy opisać, daleko odbiegał od powyższych.

Przed 70 laty ekwipował się w Liverpoolu trzymasztowy bark „Flying Venus“ do ekspedycyjnej podróży do Abisynii. Ponieważ były trudności z doborem odpowiednio dobrej załogi, kapitan Harry Jones zdecydował się uskutecznić werbunku także pomiędzy tymi kandydatami, którzy nie mieli całkiem jasnych papierów. Korzystając z tej sytuacji pewna młoda Szkotka, po wdzianiu na siebie męskiego ubrania, i odpowiednim obcięciu włosów, zgłosiła się na pokład barku i bez dłuższego badania dokumentów została zamustrowana. Ponieważ zaś uprzednio pływała często na morzu z rybakami i na robocie marynarzy się znała, udało się jej czas dłuższy nie zdradzić, iż jest kobietą. Gdy zaś to wyszło wreszcie na jaw, posiadała już ustaloną opinię dobrego marynarza, iż kapitan przez długi czas zatrzymywał ją na pokładzie, do momentu, w którym naraz po jednym wyjściu na ląd w pewnym indyjskim porcie — marynarz zjawił się w sukni, oświadczając kapitanowi, iż odmustrowuje się. **(J.)**

„Maria Alicja“ łowi ryby.

Statek „Maria Alicja“, własność członków Z. S., na którym latem odbywały się kursy pływającego ośrodka żeglarstwa morskiego dla członków Związku Strzeleckiego, rozpoczął zimowe połowy. Statek ten zasadniczo służy właścicielom do celów dalekomorskiego rybactwa i, tylko na okres letni oddawany bywa do dyspozycji władz Związku dla celów szkolnych. Po okresie zimowych, tranem pachnących trudów, wyremontowany i odświeżony stanie znów, latem przyszłego roku ze swymi „białymi braćmi“ w zawody.

Redaktor: STANISŁAW ZADROŻNY **Wydawca: LIGA MORSKA I KOLONIALNA**

Adres redakcji: Warszawa, ul. Widok 10, III piętro, tel. 5-22-04. Konto PKO 367. Prenumerata roczna 6 zł.

Ceny ogłoszeń w „Szkwale“: 1 strona 500 złotych, ½ strony 270 złotych, ¼ strony 150 złotych

Drukarnia Naukowa, Warszawa, Stare Miasto 11. Tel. 509-17